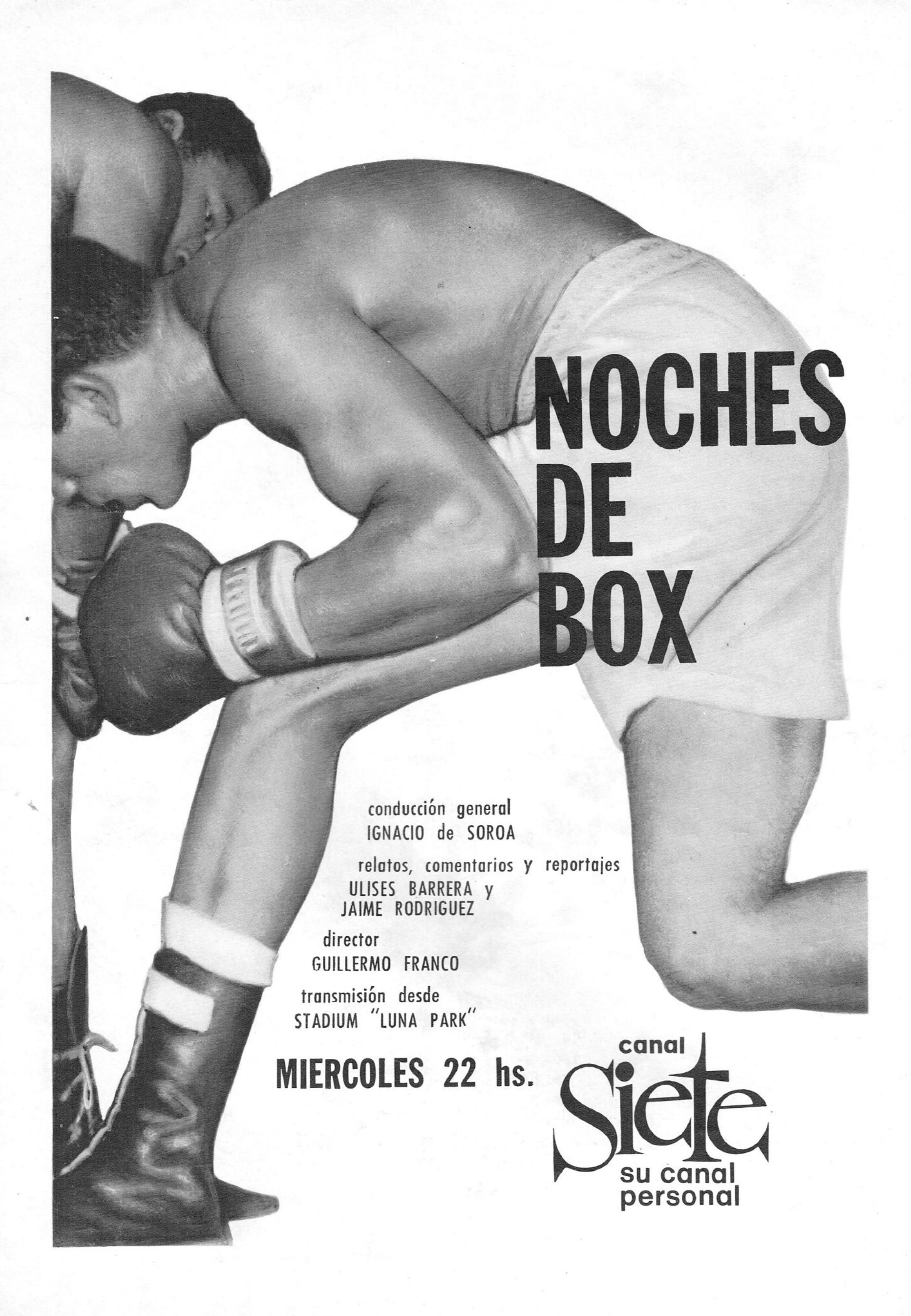
18

$ 30.-

Uruguay $ 6.-

automundo®




NOCHES
DE
BOX
conducción general
IGNACIO de SOROA
relatos, comentarios y reportajes
ULISES BARRERA y
JAIME RODRIGUEZ
director
GUILLERMO FRANCO
transmisión desde
STADIUM "LUNA PARK"
MIERCOLES 22 hs.
canal
Siete
su canal
personal

automundo



Nº 18 28 de julio de 1965
Año I - EDITORIAL CODEX S. A.

SUMARIO

CORRESPONSALES EXTRANJEROS

VICENTE ÁLVAREZ, Estados Unidos; **DIANA BARTLEY,** Estados Unidos; **FERRUCIO BERNABÓ,** Italia; **BERNARD CAHIER,** Francia; **JOHN CAMSELL,** Inglaterra; **GIOVANNI CANESTRINI,** Italia; **WILLIAM CARROL,** Estados Unidos; **LUCIANO CONSIGLI,** Italia; **ETIENNE CORNIL,** Italia; **GIORGIO M. COSTA,** Bélgica; **SERGIO FAVIA DEL CORE,** Italia; **ALDO FARINELLI,** Italia; **PAUL FRÉRE,** Bélgica; **MICHAEL FROSTICK,** Inglaterra; **JAN GAWRONSKI,** Polonia; **DENIS JENKINSON,** Inglaterra; **GIOVANNI LURANI,** Italia; **GIANNI MARIN,** Italia; **M. TANGRE,** Francia; **J. TAUVEL,** Suecia; **KURT WOERNER,** Alemania; **PASCAL ICKX,** Bélgica.

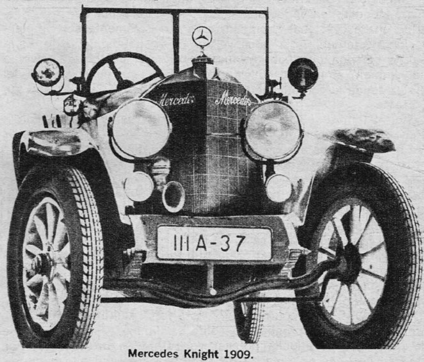
CORREO DEL LECTOR

COCHES VIEJOS

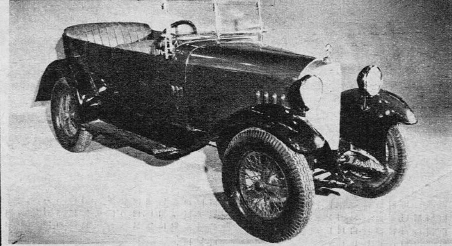
Leyendo AUTOMUNDO Nº 13 observé la fotografía de "Recordando con sonrisas" y me parece que al informar sobre el automóvil deslizan un error en cuanto al año del modelo. De acuerdo con mi entender, los faros, el paragolpe, los guardabarros y la carrocería corresponderían a un coche modelo 1919.
Como entusiasta en el "hobby" de los coches viejos y poseedor de un BSA modelo 1912, es que, modestamente, me permito hacerle esta observación, queriendo con ello solamente llamarle la atención por si hubo un error involuntario de redacción.

Rodolfo J. Magnasco
Libertad 1550 (Capital Federal)

**Nos complacemos de tener un lector tan atento, pero en esta ocasión no hemos cometido un error: se trata del modelo 1909.
En el año 1919 la Mercedes Benz no presentó ningún nuevo modelo; el estado económico en que había quedado Alemania después de la primera guerra mundial (1914-1918) hizo que los directivos de la fábrica consideraran más razonable seguir produciendo los modelos que ya habían experimentado suficientemente antes de la guerra.
La fotografía que publicamos en el Nº 13, página 5, es la de un Mercedes Knight 1909. En ese mismo año, la Daimler Motoren Gesellschaft obtuvo una licencia para fabricar un motor inventado por el estadounidense Charles Y. Knight, que gracias a la adopción de un nuevo sistema de válvulas (a manguito) lograba un rendimiento de un 10 % superior al de los motores convencionales de igual cilindrada, y además una notable silenciosidad. La fotografía Nº 1 fue obtenida directamente en la Mercedes Benz y muestra un Merecedes Knight similar al que intervino en la carrera de autos antiguos en Atenas. Compare ambas ilustraciones y observe, por ejemplo, la ubicación de la palanca de cambios y del freno, ambas en la parte exterior. En los modelos de posguerra estos elementos los hallamos ya en el interior.
Pensamos que usted puede haber confundido el modelo que publicamos en el Nº 13 con el del Mercedes Sportwagen con compresor, aparecido en 1921 (ilustración Nº 2). Efectivamente, la forma de la parrilla es similar, pero si observa con atención ciertos detalles, como por ejemplo la forma y ubicación de los soportes de los faros, notará algunas diferencias.**



Mercedes Knight 1909.



Mercedes Sportwagen con compresor 1921.

NUESTRA PORTADA

EL ESCOCÉS JIM CLARK, VIRTUAL CAMPEÓN DEL MUNDO



"Hay una serie de cosas, una serie de actitudes acerca de Jimmy, que me gustaría puntualizar. Ante todo, que conquistó su primer Campeonato Mundial de Conductores cuando recién cumplía 27 años. Además de una excepcional habilidad, creo que solamente su completa devoción a este deporte lo ha convertido en el símbolo del éxito. Es la clase de persona que habría triunfado en casi cualquier actividad donde hubiera empeñado su esfuerzo, sobre todo en el campo del deporte, donde la coordinación y la velocidad de los reflejos son tan importantes.

Pero hay algo más; su tremenda modestia y falta de ostentación son el aspecto humano que ha convertido, para todos los que vivieron cerca de Jimmy, una asociación en alegre y cordial amistad.

Ha sido piloto de mi equipo Lotus por casi cinco años. Lo conocí en 1958. Antes de ello, uno de mis clientes, el señor Jock Mc. Bain, en cada una de sus visitas, me repetía ponderaciones acerca de un tal Jim Clark «que vivía en Escocia, que era terriblemente bueno y cuanto antes lo tuviera en mi equipo, mejor para Lotus». Como a tantos otros, a él tampoco le hice caso.

En 1958 nos conocimos como competidores, en Brand Hatchs. Ambos conducíamos Lotus Elite. Al bajar la bandera tomé la punta, y recuerdo haber pensado: «Bueno muchacho, vas rumbo a la victoria». Pero de pronto, Jimmy me pasó con su Elite en tal forma que exclamé: «Buen Dios, ¿qué ocurre aquí?» Esta fue mi última carrera.

Mucha gente me ha preguntado cómo es Jimmy. Puedo decir que nada más lejos de aquella popular caricatura de un escocés. Por cierto que no tiene ninguna de las características con que habitualmente se lo pinta. Es muy inteligente, aprende con rapidez, tiene muy buena memoria para las cosas que quiere recordar, y, en su caso, es más defecto la generosidad que la tacañería.

Aunque no quisiera abundar en elogios, no puedo menos que recordar que, a lo largo de los años que Jimmy ha estado conmigo, nunca he escuchado una palabra de crítica en relación a su técnica ni a sus métodos, por parte de quienes compiten en su contra.

He tenido un gran placer en poder escribir algunas de las cosas que siempre quise hacer públicas acerca de Jimmy.

Si mañana él se retirara del deporte, me gustaría recordarlo tal como es hoy: una persona que ha dado fama a un nombre e impuesto una personalidad, conquistando, al mismo tiempo, la amistad de quienes lo rodean."

Colin Chapman



CORREO

LA FOTO DE CUPEIRO

Por la presente me dirijo a esa Editorial, solicitando la fotografía del corredor Jorge Cupeiro y su coche, aparecida en el Nº 11 de AUTOMUNDO ("El motor que ganó en Arrecifes").

A tal efecto adjunto giro postal por valor de 200 pesos. Agradeceré a esa gentil Editorial que la foto sea autografiada por el corredor, y en caso de que el giro no cubra el valor de mi pedido, me informen y a vuelta de correo enviaré el valor que falte. Si con el autógrafo me envían una dedicatoria pagaré recargo si es necesario.

Fernando Dagúm

Marcos Paz 651 (San Miguel de Tucumán)

Lamentamos no poder acceder a su pedido. AUTOMUNDO no vende fotografías y nos resultaría imposible, por otra parte, poder complacer a todos los lectores que nos solicitan el envío de fotos y autógrafos. Por correo le remitimos intacto el comprobante de su giro (Nº 537573).

Para compensar, siquiera en parte, la molestia que usted se ha tomado, le informamos que Jorge Cupeiro es un atento lector de AUTOMUNDO y en cuanto se entere de este pedido tratará de complacerlo inmediatamente. ¿No es cierto, Jorge?

NO ES OLVIDO

Asiduo lector de esa revista, me he visto sorprendido ante un acontecimiento del cual no encuentro una real o verdadera razón como no sea la de una omisión o un olvido que sería mi deseo se subsanara (y en esto creo interpretar el sentimiento de muchos lectores). Considero que una revista de la jerarquía de AUTOMUNDO no puede soslayar un hecho que ha preocupado a más de un simpatizante del automovilismo: el lamentable accidente de ese volante señero, que es Oscar Alfredo Gálvez.

Si bien es cierto que el comentario del periodismo en general se ha ocupado del asunto, no es menos cierto que ello no exime a esa revista —en su condición de prensa especializada— de brindarnos una información más directa y más amplia sobre ese verdadero pionero. Pienso también que ello implicaría una especie de tácito homenaje para ese as del automovilismo argentino, y que el mismo sería celebrado como tal por los miles de lectores de su publicación, simpatizantes de Oscar A. Gálvez. Que lo tendría muy merecido.

Roberto L. Pavón

Lanús 3184 (Capital Federal)

Tenga la seguridad de que no se trata de un olvido; nadie podría olvidar —y mucho menos nosotros— a una personalidad extraordinaria del automovilismo deportivo como lo es Oscar Alfredo Gálvez. En oportunidad del accidente que sufriera, AUTOMUNDO se interesó vivamente por su estado de salud, pero creímos innecesario brindar información al respecto, porque todos los días aparecía ampliamente en los diarios. No obstante, hicimos referencia al episodio en nuestra sección Rincón de Tuercas (Nº 14, página 40), que usted seguramente aún no había leído al enviar su carta. Por otra parte —enterados del restablecimiento de Oscar— preferimos dedicar nuestro espacio a las actividades técnicas o deportivas antes que a un accidente por exceso de velocidad en la vía pública y en el que, lamentablemente, también estuvo seriamente en peligro la vida de numerosos pasajeros que viajaban en un ómnibus.

LOS CHEVROLET

Me llamo Daniel Ricardo Masoni, tengo 12 años y concurro a la escuela Marcelino Ugarte, Nº 16, de La Lucila, Vicente López.

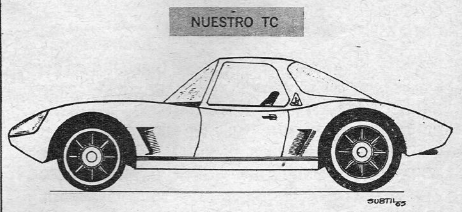
Soy un compenetrado lector de dos grandes revistas que ustedes editan: "Selecciones Escolares" y AUTOMUNDO. Aunque soy niño sé bastante sobre automotores y algún día les mandaré dibujos para que ustedes publiquen.

Deseo, si es posible, algún artículo sobre los coches Chevrolet, desde el año 50 hasta la fecha. Vería con agrado no tomen a mal esta sugerencia y, por el contrario, accedan a mi pedido, que creo no es mucho.

Daniel Ricardo Masoni

Albarellos 2826, Martínez (Buenos Aires)

NUESTRO TC



El joven Jorge Oscar Subtil nos envía una carta donde se manifiesta totalmente de acuerdo con lo expresado en la nota: "TC: dos letras que definieron una época" (AUTOMUNDO, Nº 4). También dice que, por intermedio de nuestra revista, le desea el más resonante de los éxitos al señor Marcelo Raitzin en la construcción de sus coches de pista, y en especial de su caja de 5 marchas. Nos envía además el dibujo que publicamos. Según Subtil se trata de "un modelo de lo que sería en un futuro no muy lejano nuestro TC, si las reglamentaciones fueran un poco más liberales".

Jorge Oscar Subtil

Lavalleja 49 (Córdoba)

Muy agradecidos por la parte que nos toca en lo de "grandes revistas". Nos alegra mucho que leas también "Selecciones Escolares", una revista especialmente dedicada a los chicos. Los dibujos los esperamos, pero por las dudas, conviene que leas antes lo que decimos en AUTOMUNDO, Nº 17, página 5.

Respecto a tu pedido, te informamos que AUTOMUNDO publica periódicamente la historia de grandes fábricas de automotores y la General Motors —fabricante del coche Chevrolet que a ti te interesa— también está dentro de los planes de nuestra publicación. Pero hay que esperar un poco.

PEUGEOT "204 Y FIAT "1100"

Luego de haber leído AUTOMUNDO Nº 12, quedé vivamente interesado en encontrar una explicación ampliatoria sobre el Peugeot "204". Indudablemente ustedes deben tener "algo más" sobre dicho auto y espero que me puedan asesorar en lo siguiente:

1º) Si el coche ya se fabrica en el país.

2º) Si no se hace aún, ¿cuándo comenzarán a producirlo?

3º) ¿Cuál será su costo aproximado en moneda argentina?

4º) ¿Es ágil en montaña?

Aparte de las anteriores preguntas, quisiera hacerles una muy simple: ¿El Fiat "1100" se sigue fabricando en el país? ¿Cuál es su precio?

José San Martín
Hotel Tunquelén, San Carlos de Bariloche (Río Negro)

1, 2 y 3: El Peugeot "204" acaba de ser presentado en Europa y no creemos que pueda ser fabricado en nuestro país hasta dentro de algún tiempo. Oficialmente no se ha dado a conocer ninguna decisión al respecto, y, por esta razón, resulta imposible prever, ni aún aproximadamente, el precio que podría tener en caso de ser construido por SAFRAR. En lo que respecta a la cuarta pregunta, uno de nuestros corresponsales en Europa realizó una breve prueba, cuyos resultados fueron publicados en AUTOMUNDO Nº 12, página 12. Desgraciadamente, esta prueba no incluyó caminos de montaña pero, no obstante ello, no existen razones para suponer que un modelo moderno como es éste, no sea ágil en rutas escarpadas.

El Fiat "1100" dejó de producirse en nuestro país en el año 1963.

"2 CV"

En la página 17 de AUTOMUNDO Nº 14 apareció una fotografía de un Citroën "2 CV" en la nieve, junto a un caballo. Quisiera saber por qué dicen que el Citroën fue presentado en la Exposición de Automóviles de París en 1948, si en nuestro medio se conoció recién en 1964. ¿Qué diferencia existe entre uno y otro modelo?

Juan José Mónaco
Bragado (Buenos Aires)

Nuestra información es correcta. Por otra parte, está usted en un error en lo que respecta a la aparición del Citroën "2 CV" en nuestro medio. En el año 1960 comenzó a ser fabricado en la Argentina y ya dos o tres años antes de esa fecha, circulaban en las calles de Buenos Aires modelos importados. Las diferencias entre el modelo original y el actual son pocas y, en general, consisten en pequeñas modificaciones de la carrocería.

DIBUJOS Y MÁS DIBUJOS

Juan Carlos Casas, de 17 años, nos escribe desde Rosario, provincia de Santa Fe, haciendo algunas consideraciones sobre la categoría Turismo Carretera de la cual es admirador. Nos envía además un dibujo que ha realizado de un Valiant TC.

Al joven Casas lo felicitamos por su dibujo y le reiteramos lo que ya dijimos en AUTOMUNDO Nº 17, página 5.

CUPEIRO

Me sería de gran utilidad conocer la dirección particular del señor Jorge Cupeiro y me he atrevido a solicitarles a ustedes tal favor, por considerar que son los únicos que podrían ayudarme.

Hugo A. Sánchez
Gutenberg 3965 - Villa Nueva
Guaymallén (Mendoza)

La dirección de Cupeiro: Charcas 2544, Capital Federal.

NACIONALES Y EUROPEOS

a) En primer lugar, quisiera que me informaran si el Señor Director de AUTOMUNDO tiene un Falcon Futura o, de no ser así, que me explique por qué razón le han dedicado ya dos notas a este modelo, una en el primer número y otra en el 13.

b) Tampoco estoy de acuerdo con la publicación de notas sobre automóviles europeos, como el Austin 1800 y el Autobianchi "Primula", que, si bien son muy interesantes, no resultan de ninguna utilidad para el lector, dado que jamás los veremos en nuestras rutas. Me parece que sería mucho más lógico que escribieran notas sobre los modelos de producción nacional, que tenemos oportunidad de ver a diario.

Osvaldo Theler
Sarmiento
Provincia de Santa Fe

a) No Señor. El Director de AUTOMUNDO no tiene un Falcon Futura. En el número 1 de nuestra revista (página 28) presentamos al Futura porque recién había sido lanzado al mercado argentino; en el número 13 hicimos un Road Test de él. Por esa razón nos referimos en dos oportunidades a ese automóvil.

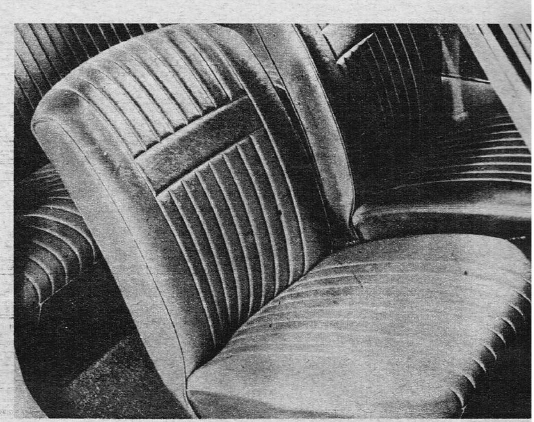
b) Automóviles europeos como los que Ud. menciona, aunque no tengamos la suerte de verlos aún en nuestras calles, creemos que son los máximos exponentes de la técnica actual. Pero no puede negarnos que publicamos también notas donde analizamos los coches de producción nacional, como, por ejemplo, las del Futura.

La gran cantidad de cartas recibidas rebasó nuestras posibilidades de contestarlas en forma inmediata; por ello pedimos a nuestros lectores sepan disimular la demora. Es nuestra intención contestarlas todas a la mayor brevedad.

"VIVA" SUPER LUJO



Solamente algunos detalles de terminación como, por ejemplo, unas nuevas tazas de aluminio anodizado, distinguen al Viva SL de los modelos anteriores.



El habitáculo se caracteriza por su prolija y lujosa terminación, con los asientos de gomapluma y tapizados en cuero.

UNA versión de lujo del Vauxhall Viva fue presentada recientemente por la Vauxhall Motors. El nuevo modelo se distingue por su aspecto exterior y por la calidad de su terminación interior, pero sus características mecánicas y dimensiones son las mismas que las de la versión normal.

El Viva SL tiene una parrilla de aluminio de diseño diferente a la del modelo original y una banda de un color que contrasta con el resto de la carrocería recorre los costados del vehículo.

Los asientos han sido completamente rediseñados y realizados en gomapluma. El tapizado es de cuero. Para reducir el nivel de ruidos en el interior del habitáculo, un espeso fieltro recubre el túnel de la trasmisión.

El nuevo modelo, que se ofrece en ocho colores distintos, será vendido en Gran Bretaña a 512 libras esterlinas, más 108 libras de impuestos fiscales.

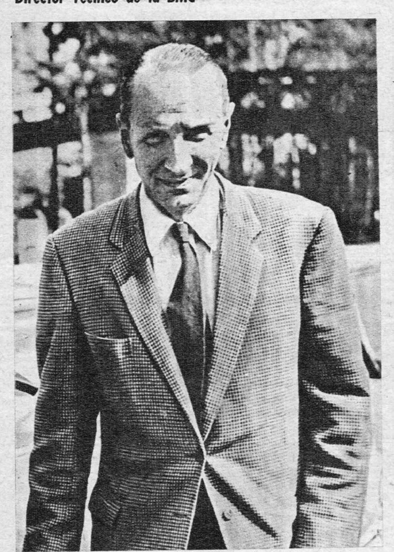
Al mismo tiempo se ha iniciado la producción del cambio Powerglide para los modelos Victor 101 y Vx 4/90, que serán los primeros Vauxhall de cilindrada superior al litro y medio con transmisión enteramente automática. El precio de tal dispositivo será de 80 libras esterlinas, más 16 de impuestos. El último tipo de Powerglide, similar al de los modelos Velox y Cresta, es de funcionamiento uniforme y silencioso y de fácil mantenimiento. Fuera del acelerador, el único comando es una palanca selectora ubicada sobre la columna de la dirección. Un ancho pedal permite accionar el freno con cualquiera de los dos pies.

LOS PROYECTISTAS MÁS FAMOSOS DEL MUNDO DEFINEN AL AUTO MODERNO

(2ª nota)

GRANDES ENCUESTAS DE automundo

Ingeniero ALEC ISSIGONIS, Director Técnico de la BMC



El ingeniero Alec Issigonis, actual director técnico de la BMC, nació en Esmirna y, desde joven, se apasionó por la técnica automovilística. Se licenció en el Politécnico de Battersea y se dedicó a la realización de una trasmisión automática. En 1933 entró a formar parte, como delineante, del taller de proyectos de la Humber y, tres años después, de la Morris, donde afrontaba el problema de las suspensiones. Durante el período bélico colaboró en la realización de vehículos militares. Al terminar el conflicto, reanudó su actividad de proyectista. A él se debe el proyecto del Mini Morris con ruedas motrices delanteras.



P. — ¿Cuáles serán, en su opinión, las características fundamentales de los autos europeos en los próximos años?

R. — No puedo decirlo. No soy capaz de hacer predicciones.

P. — ¿Cree que es posible un acercamiento entre las características de los autos europeos y estadounidenses, o piensa que las dos producciones conservarán, en el porvenir, sus actuales diferencias?

R. — A menos que la concepción estadounidense de los automóviles no cambie notablemente, la diferencia entre los autos europeos y los estadounidenses será cada vez mayor.

P. — ¿Qué solución le parece más ventajosa: la tracción delantera, el motor posterior o la concepción tradicional (motor delantero y tracción posterior)? ¿Por qué?

R. — He adoptado la tracción delantera en los nuevos proyectos porque es mucho más segura en el hielo y la nieve.

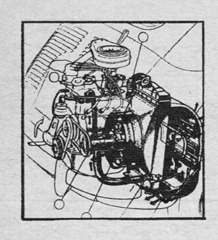
P. — ¿Cree que la trasmisión debe estar condicionada a la cilindrada?

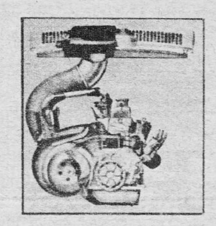
R. — Puedo decir que hay un límite en la adopción de la trasmisión delantera, que es el de la relación peso/potencia del vehículo. Este límite resulta, de todos modos, muy elevado, del orden de los 180-200 CV por tonelada, o sea que está más allá de los proyectos para los autos normales de trasporte de pasajeros.

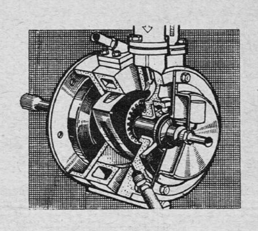
P. — ¿Cuál de los dos sistemas de enfriamiento, por aire o por agua, prevalecerá en los automóviles de los próximos años, y por qué?

R. — Prevalecerá el enfriamiento por agua, porque es el medio más apto para mantener el calor interior en el compartimiento de los pasajeros.

P. — Cada vez se difunden más las tentativas para modificar y subvertir las suspensiones tradicionales (hidroelásticas, hidroneumáticas, oleoneumáticas, etc.), con el fin de procurar más comodidad







Proseguimos nuestros reportajes a los directores técnicos y proyectistas de las fábricas más importantes. Responden hoy para AUTOMUNDO: el ingeniero Alec Issigonis, Director Técnico de la BMC; la Dirección Técnica de la Volkswagen; el doctor Vicktor Frankenberger, Director Técnico de la NSU; el ingeniero Horacio Puliga Satta, Director Técnico de la Alfa Romeo y vicepresidente de la C.U.N.A.; el departamento de Ingeniería de la General Motors; Peter G. Ware, Director Técnico de la Humber Ltd. y el Dto. de Ingeniería e Investigaciones de la Ford.

de marcha y una adherencia segura y deportiva. ¿Cuál es su opinión en este aspecto?

R. – Los autos BMC han adoptado la suspensión hidroelástica porque se vale de un líquido para trasmitir la carga de las ruedas a los muelles. Éste es el primer requisito de cualquier sistema de suspensión, porque ese líquido se usa como elemento amortiguador de la misma.

P. – ¿En qué motor cree que reside el porvenir del automóvil: en el tradicional a pistones, en el "pistón rotativo" o en la turbina?

R. – No creo que el motor tradicional a pistones pueda ser sustituido en un futuro próximo, porque existen todavía gran número de campos de aplicación para su desarrollo.

P. – ¿Cuál cree que es, en realidad, la contribución de las carreras automovilísticas al progreso técnico? ¿Muy importante, útil o, simplemente, accesoria?

R. – No creo que las carreras para los Grandes Premios contribuyan de algún modo a los progresos técnicos de los autos para pasajeros.

P. – ¿Cuáles son, en su opinión, las características del auto ideal, es decir, del auto que usted proyectaría si no tuviera que someterse a las exigencias comerciales y de producción?

R. – No puedo responder a esa pregunta, porque, al proyectar un auto, mi primer consideración es tener en cuenta esos dos puntos.

Dirección Técnica de la VOLKSWAGEN

La Casa de Wolfsburg nació en 1938, año en que se colocó la primera piedra de la gran fábrica. Pero, en aquel tiempo, circulaban ya algunos prototipos del Volkswagen, auto que Hitler deseaba y por cuya realización se interesó mucho Fernand Porsche. A éste se debe, en realidad, el proyecto y realización del "auto del pueblo", que empezó a circular en Alemania, después de las pruebas habituales de los autos de serie, en 1936. Desde entonces hasta hoy, la casa alemana continuó la construcción del Volkswagen, con mejoras y adelantos mecánicos pero prácticamente igual en sus líneas esenciales. Las características del Volkswagen son el motor posterior y el enfriamiento por aire. Durante el último conflicto, el auto en cuestión asumió también diversas formas "militares".





"Queremos contestar en conjunto al cuestionario, en vez de responder detalladamente a las preguntas, por separado.

"En nuestra opinión, las diferencias existentes entre los autos estadounidenses y europeos continuarán en el porvenir y por muchas razones.

"Las condiciones económicas y sociales, la técnica del tránsito europeo y su influencia sobre los vehículos automotores son distintas de las de Estados Unidos; podrán parecerse más, pero nunca serán iguales.

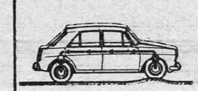
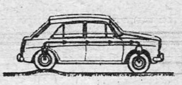
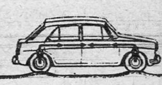
"El sistema de trasmisión de un coche no es un concepto abstracto; es un problema que hay que considerar en relación con la concepción entera del auto en cuestión. Lo mismo se puede decir del sistema de enfriamiento y de las suspensiones.

"El motor tradicional a pistones no ha agotado aún su papel, según nosotros. Todavía ofrece notables posibilidades de desarrollo y es prematuro preguntar si el futuro del automóvil reside en el motor a pistón rotativo o en la turbina.

"Pensamos que hay muchas otras posibilidades, aparte de las carreras automovilísticas, de contribuir al progreso técnico de los autos. Las casas constructoras participaron poco o nada en las carreras.

"Según nosotros, el auto verdaderamente racional es un espacioso cuatro plazas, donde se puedan sentar con comodidad de 4 a 5 personas; con portaequipaje suficiente, pero no enorme; con la adherencia y las suspensiones técnicamente mejores que se pueden obtener hoy; con una velocidad máxima de no más de 125 km/h (en la práctica no es posible viajar a más velocidad), pero con un pique excelente. El auto debe tener un aspecto lo más agradable posible, y no ser demasiado caro.

"No tendemos a hacer nada revolucionario; o sea, queremos un auto razonable, bien concebido técnicamente, que se adapte a las exigencias de la mayoría y que no exija reparaciones en dos años. Eso es lo que desean también los compradores."

Dr. VICKTOR FRANKENBERGER, Director Técnico de la NSU



Vicktor Frankenberger es también Consejero Delegado del Consejo de Administración. Junto con el Jefe del Taller de Estudios, doctor Froede, se ha interesado mucho por la realización del motor rotativo Wankel. Este revolucionario motor, que tantas discusiones provoca en el mundo automovilístico, en mérito a su posibilidad de sustituir el tradicional motor a pistones, ha sido adoptado en el famoso "spider" NSU. La casa alemana fue en sus orígenes, una fábrica de motocicletas y no se interesó por la construcción de automóviles hasta 1958, realizando el pequeño "Prinz" de dos cilindros, cuya mecánica era una derivación motociclística. Actualmente, la NSU produce el "Prinz 4" y el "Prinz 1000".

P. — ¿Cuáles serán, en su opinión, las características fundamentales de los autos europeos en los próximos años?

R. — En Europa triunfarán los automóviles "compactos" y de motores potentes.

P. — ¿Cree posible un acercamiento entre las características de los autos europeos y estadounidenses, o piensa que las dos producciones conservarán, en el porvenir, sus actuales diferencias?

R. — Los automóviles estadounidenses, con sus medidas normales, no se adaptan a Europa. La red de carreteras y la conformación misma de Europa harán que, aun en el futuro, se compren con preferencia los autos utilitarios y de media cilindrada.

P. — ¿Qué solución le parece más ventajosa: la tracción delantera, el motor posterior o la concepción tradicional (motor delantero y tracción posterior)? ¿Por qué?

R. — Los dos sistemas, ya sea el de la tracción delantera o el de la tracción posterior, tienen sus ventajas y sus defectos. En la NSU pensamos que con el motor anterior es preferible la tracción delantera y, con el motor posterior, la tracción posterior. Los órganos de trasmisión largos, como las trasmisiones a árbol, deberían ser evitados, en lo posible.

P. — ¿Cree que la trasmisión debe condicionarse a la cilindrada?

R. — Los motores a trasmisión deben constituir una unidad en todos los automóviles. La característica de un motor en unión con el chasis es que requiere una trasmisión graduada debidamente.

P. — ¿Cuál de los dos sistemas de enfriamiento, por aire o por agua, prevalecerá en los automóviles de los próximos años, y por qué?

R. — El enfriamiento por agua y el enfriamiento por aire se afirmarán en los próximos años. No hay motivos técnicos que puedan determinar la preferencia por uno u otro.

P. — Cada vez se difunden más las tentativas para modificar y subvertir las suspensiones tradicionales (hidroelástica, hidroneumática,

---

Ingeniero HORACIO PULIGA SATTA, Director Central de la ALFA ROMEO



El ingeniero Horacio Puliga Satta nació en Turín el 6 de octubre de 1910 y, actualmente, tiene el cargo de Director Central de Alfa Romeo y también el de Vicepresidente de la C.U.N.A. Satta se licenció en el Politécnico de Turín en 1933 y, en 1935, se licenció también en ingeniería aeronáutica. Después fue auxiliar, durante tres años, del Laboratorio de Aeronáutica del Politécnico de Turín. En 1938 ingresó en Alfa Romeo, en la Oficina de Estudios Especiales del Servicio de Proyectos. Desde 1946 es responsable de los sectores de proyectos y de experimentos. En 1959 fue nombrado Director Central.

P. — ¿Cuáles serán, en su opinión, las características fundamentales de los autos europeos de los próximos años?

R. — Los autos europeos de los próximos años tendrán grandes mejoras en lo relativo a precio y seguridad. Especialmente, en cuanto a la seguridad: la continua ampliación de la red de carreteras para tránsito veloz impondrá otros tipos de autos de características y prestaciones particulares.

P. — ¿Cree que es posible un acercamiento entre las características de los autos europeos y estadounidenses, o piensa que las dos producciones conservarán, en el porvenir, sus actuales diferencias?

R. — Es difícil decir si se mantendrán o no esas diferencias; de todos modos, pienso que los autos europeos y los estadounidenses serán siempre bastante distintos, porque deben servir a una clientela de diverso poder adquisitivo y con un ambiente de carreteras muy diferente.

P. — ¿Qué solución le parece más ventajosa: la tracción delantera, el motor posterior o la concepción tradicional (motor delantero y tracción posterior)? ¿Por qué?

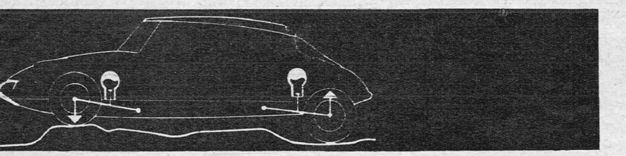
R. — No existe una solución óptima en absoluto; la elección depende de las características y el tamaño del auto.

P. — ¿Cree que la trasmisión debería estar condicionada a la cilindrada?

R. — Si por "trasmisión" se entiende solamente el cambio (automático o no), la respuesta podría ser: "Sí; generalmente, las trasmisiones automáticas son posibles más allá de una cierta cilindrada."

P. — ¿Cuál de los dos sistemas de enfriamiento, por aire o por agua, prevalecerá en los automóviles de los próximos años, y por qué?

R. — En la situación actual, pienso que el sistema de enfriamiento por agua podrá mantener todavía su supremacía; la razón: es más



oleoneumática, etc.), con el fin de procurar más comodidad de marcha y una adherencia segura y deportiva. ¿Cuál es su opinión en ese aspecto?

R. — La solución del problema de las suspensiones, según los nuevos sistemas, es, sin duda, interesante. Esperamos que en el futuro habrá novedades en ese aspecto. Aún así, está muy difundida ya la solución con muelles helicoidales, que funcionan maravillosamente y no exigen mantenimiento, porque han sido experimentados largamente y son, además, económicos.

P. — ¿En qué motor cree que reside el porvenir del automóvil: en el tradicional a pistones, en el "pistón rotativo" o en la turbina?

R. — Creemos que el motor de pistones rotativos, según el sistema NSU/Wankel, conquistará, en un futuro próximo, un lugar importante en la producción automovilística, junto con los motores convencionales de pistones verticales.

P. — ¿Cuál cree que es, en realidad, la contribución de las carreras automovilísticas al progreso técnico? ¿Muy importante, útil o, simplemente, accesoria?

R. — Las competiciones automovilísticas y, sobre todo, las carreras de resistencia y regularidad, como el *Rally de Montecarlo,* han sido siempre una contribución importante al desarrollo del automóvil. En los últimos años, esto se ha demostrado, por ejemplo, en la producción de neumáticos. El deporte automovilístico, en nuestra opinión, es uno de los más firmes sostenes del progreso automotor.

P. — Cuáles son, en su opinión, las características del auto ideal, es decir, del auto que usted proyectaría si no tuviera que someterse a las exigencias comerciales y de producción?

R. — Es natural que la NSU se ocupe de las soluciones para el futuro de la producción automovilística. Como comprenderá, en esta ocasión no expresaremos nuestras ideas en ese aspecto. Preferimos exponerlas sólo cuando podemos realizarlas.

---

fácil controlar con él los regímenes térmicos.

P. — Cada vez se difunden más las tentativas para modificar y subvertir las suspensiones tradicionales (hidroelástica, hidroneumática, oleoneumática, etc.), con el fin de procurar más comodidad de marcha y una adherencia segura y deportiva. ¿Cuál es su opinión en este aspecto?

R. — Las suspensiones neumática y oleoneumática están detenidas actualmente; con las soluciones tradicionales se pueden obtener resultados bastante satisfactorios.

P. — ¿En qué motor cree que reside el porvenir del automóvil: en el motor tradicional a pistones, en el "pistón rotativo" o en la turbina?

R. — Es una pregunta muy difícil; hay que tener presentes todas las novedades; pero la aplicación satisfactoria del pistón rotativo y la turbina no me parecen inmediatas.

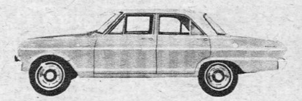
P. — ¿Cuál cree que es, en realidad, la contribución de las carreras automovilísticas al progreso técnico? ¿Muy importante, útil o, simplemente, accesoria?

R. — Creo que la contribución de las carreras es muy elevada; pero no porque determinadas aplicaciones puedan ser sugeridas solamente por las carreras. Éstas son, más bien, un catalizador que hace más agudos los numerosos problemas y más urgentes sus soluciones; en esa aceleración de las aplicaciones de las novedades reside la ventaja de las competiciones automovilísticas.

P. — ¿Cuáles son, en su opinión, las características del auto ideal, es decir, del auto que usted proyectaría si no tuviera que someterse a las exigencias comerciales y de producción?

R. — El auto ideal es el auto soñado. No obstante, conviene estudiar todas las características para ver si pueden ser realizadas. Todavía será más hermoso si se hace despierto.

Departamento de Ingeniería de la G.M.



En nombre de la General Motors ha respondido a nuestra encuesta el "Engineering Staff", o sea, la Oficina Técnica de Detroit.



La G. M., la fábrica de automóviles más grande del mundo, se fundó en 1908 y agrupa las siguientes marcas: Buick, Chevrolet, Cadillac, Oldsmobile y Pontiac. La casa más importante del grupo, en cuanto a producción, es la Chevrolet. La fábrica estadounidense tiene filiales en Europa, entre ellas la Opel alemana y la Vauxhall británica, que producen modelos más de acuerdo con el gusto europeo. Los modelos estadounidenses disponibles en dos o tres tipos de motores se diferencian tanto en sus carrocerías, que resulta muy complejo el hacer una lista de la producción entera de la General Motors.

P. — ¿Cuáles serán las características fundamentales de los autos estadounidenses en los próximos años?

R. — La industria automovilística estadounidense está siempre deseosa de novedades. Sus clientes las buscan y las exigen. Eso ha determinado una gran competencia. Sin duda, habrá novedades. El automóvil será cada vez más cómodo, más silencioso, más seguro, más dócil, tendrá mayor facilidad de maniobra y un mantenimiento menor. El interior y el puesto de guía serán mejores y más cómodos, y se tendrá en mayor cuenta los llamados "factores humanos".

P. — ¿Piensan que la tracción delantera suplantará a la clásica (motor anterior y tracción posterior)?

R. — En la industria estadounidense no hay una orientación hacia la tracción delantera o posterior. Sólo se hará cuando pueda demostrarse que el dejar la tradición le proporcionará un producto mejor al usuario.

P. — ¿Cuál de los dos sistemas de enfriamiento prevalecerá: el de aire o el de agua?

R. — El enfriamiento por agua seguirá prevaleciendo.

P. — ¿Creen que las suspensiones mecánicas, empleadas ya desde hace tiempo, serán remplazadas por las óleo-neumáticas?

R. — La economía establecerá el grado de mejoramientos del sistema de suspensiones, que está particularmente unido a la ley de los beneficios marginales. No obstante, no sólo el elemento muelle es el que determina el comportamiento de las suspensiones, sino su empleo combinado con los otros componentes del complejo de suspensión.

P. — ¿Qué contribución dan las carreras al desarrollo técnico de los autos de producción en serie?

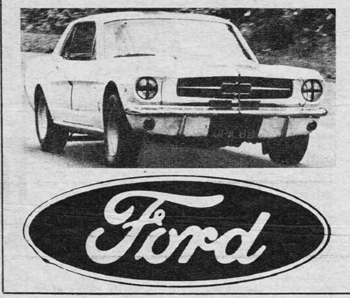
R. — Pensamos que las carreras automovilísticas no son esenciales para el progreso. Las competencias, consideradas como deporte, demuestran la calidad de los autos de carrera, pero no las de nuestros autos de turismo, que satisfacen del mejor modo las necesidades cotidianas de millones de clientes. Por el contrario, los circuitos de pruebas se proyectan para probar los autos de serie, o sea los que el público compra.

P. — ¿Los automóviles del porvenir tendrán el motor tradicional de pistones, el rotativo o el de turbina?

R. — Los automóviles del futuro seguirán siendo equipados con el motor convencional de combustión interna. Eso satisfará del mejor modo las necesidades del automóvil. No obstante, se harán mejoras y perfeccionamientos en el motor convencional, para ponerlo en condiciones de competir con éxito con los nuevos motores.

Departamento de Ingeniería e Investigaciones de la Ford

La Ford fue fundada, en 1903, por Henry Ford y muy pronto, gracias a la introducción del llamado "sistema en cadena", inició la producción de automóviles de serie, con ritmo siempre creciente. Hoy es una de las "grandes" industrias automovilísticas estadounidenses y, por tanto, mundial. En Estados Unidos produce autos con las marcas Ford, Lincoln y Mercury; actualmente, dispone de numerosas filiales en Europa, Alemania y Gran Bretaña, aparte de numerosos establecimientos de montaje en varios continentes. A nuestras preguntas contestó el Departamento Técnico y de Investigaciones, dirigido por Mr. Harold W. Johnson.



Ford

P. — ¿Cuáles serán, en su opinión, las características fundamentales de los autos estadounidenses en los próximos años?

R. — Gracias a los perfeccionamientos de los autos estadounidenses, creemos que, en los próximos años, sus características fundamentales serán similares a las de los modelos actuales.

P. — ¿Cree que es posible un acercamiento entre las características de los autos europeos y estadounidenses, o piensa que las dos producciones conservarán, en el porvenir, sus actuales diferencias?

R. — Como el diseño de los automóviles tiende a adaptarse al de las carreteras y a las costumbres de guía de la gente (que, a su vez, pueden estar influidas por factores económicos, como el precio de los carburantes o de los autos), esperamos que los autos estadounidenses y los europeos se parecerán cada vez más. Esa creencia se funda en el incremento del número de autopistas europeas y la creciente movilidad de los europeos.

P. — ¿Cuál solución le parece más ventajosa: la tracción delantera, el motor posterior o la concepción tradicional (motor delantero y tracción posterior)? ¿Por qué?

R. — Para los tipos de automóviles estadounidenses, las trasmisiones convencionales son las mejores para conseguir sus fines de costo y funcionalidad. Los autos de Estados Unidos son grandes y disponen de un lugar adecuado para los pasajeros, sin que sea necesario recurrir a colocaciones más costosas, como la del motor posterior o la tracción delantera. Por otra parte, los proyectistas europeos de autos pequeños, en su busca de un espacio interior "aceptable", se sienten atraídos hacia sistemas de tracción no convencionales. Se suele buscar una compensación del gasto que exige el motor posterior y la tracción

Mr. PETER G. WARE, Ingeniero Jefe de la HUMBER Ltd.



Mr. Peter G. Ware, actual director e ingeniero jefe de la Humber Ltd. de Coventry, inició su carrera de técnico como oficial de ingeniería naval de la Real Marina Británica. En 1940 quedó inválido y entró en la Bristol Aeroplane Co., donde trabajó en el estudio de los motores de pistones, y de ahí pasó a la Roy Fedden Ltd., donde se dedicó a proyectar vehículos de motor, turbinas a gas y motores para aeroplanos. En 1950 fue llamado por la Lucas, y dedicándose allí al sector de los equipamientos de vehículos pesados y a la inyección de carburantes. Desde 1958 integra el Grupo Rootes.

P. — ¿Cuáles serán, en su opinión, las características fundamentales de los autos europeos de los próximos años?

R. — Creo que la respuesta es demasiado vasta para hacerla concisa. Mucho depende de la situación económica global, pero la actual tendencia indica que, en el futuro próximo, habrá menos interés por los autos pequeños del que ha habido en el último decenio. Como los automovilistas tienden a viajar a distancias cada vez más largas, necesitan mayor espacio para los pasajeros y los equipajes. Esta tendencia puede ser influida, localmente, por la densidad del tránsito o el espacio destinado al estacionamiento.



P. — ¿Cree que es posible un acercamiento entre las características de los autos europeos y estadounidenses, o piensa que las dos producciones conservarán, en el porvenir, sus actuales diferencias?

R. — No veo ningún indicio de acercamiento entre los autos europeos y estadounidenses, a menos que haya grandes e inopinados cambios en la política fiscal, el precio de los carburantes y el espacio disponible para los automóviles en Europa. Yo no creo que haya grandes diferencias con la situación actual, si se exceptúa la posibilidad de que los autos de turbina se difundan en Estados Unidos, porque esos coches no tendrían las mismas posibilidades en la escena europea.

P. — ¿Cuál solución le parece más ventajosa: la tracción delantera, el motor posterior o la concepción tradicional (motor delantero y tracción posterior)? ¿Por qué?

R. — No es fácil responder a la pregunta de la colocación del motor y la trasmisión. Todas las soluciones tienen sus ventajas y sus problemas. Indudablemente, existe una tendencia hacia los vehículos de tracción delantera, pero es discutible hasta qué punto eso representa una ventaja global para los usuarios. Si bien es cierto que hubo casi el doble de autos con tracción delantera en el *Rally de Montecarlo*, con respecto a los de tracción posterior y motor anterior, el número de los que terminaron la prueba fue aproximadamente el mismo. Con un auto de motor anterior y tracción delantera, no es posible obtener un radio de vuelta y una eficacia, en el sistema de frenado, iguales a los de un auto con motor posterior y tracción posterior; pero la estabilidad a altas velocidades es mejor con la tracción delantera, y el proyecto de un vehículo de esa configuración puede adaptarse más a la realización de sucesivas versiones.

P. — ¿Cree que la trasmisión debe condicionarse a la cilindrada?

R. — Para un auto normal no es deseable tener un propulsor con una cupla que haga peligroso conducirlo durante tiempo lluvioso.

P. — ¿Cuál de los dos sistemas de enfriamiento, por aire o por agua, prevalecerá en los automóviles de los próximos años, y por qué?

R. — Creo que el enfriamiento del motor por agua prevalecerá en el futuro, porque está más perfeccionado que el de aire y da un medio conveniente para la calefacción del auto, aparte de que puede adaptarse mejor que el de aire a las potencias más elevadas.

P. — Cada vez se difunden más las tentativas para modificar y subvertir las suspensiones tradiciona-

delantera, en la reducción de la longitud o el ancho de las planchas metálicas. Eso tiende también a reducir la elasticidad del estilo y, hasta ahora, no se ha aceptado en la práctica de los autos estadounidenses.

P. — ¿Cuál de los dos sistemas de enfriamiento, por aire o por agua, prevalecerá en los automóviles de los próximos años, y por qué?

R. — El motor enfriado por agua prevalecerá probablemente en los próximos años, porque puede ser fabricado en hierro colado, a bajo costo, y, aún así, pesa muy poco más que un motor de aluminio enfriado por aire.

P. — Cada vez se difunden más las tentativas para modificar y subvertir las suspensiones tradicionales (hidroelástica, hidroneumática, oleoneumática, etc.), con el fin de procurar más comodidad de marcha y una adherencia segura y deportiva. ¿Cuál es su opinión en ese aspecto?

R. — Los sistemas de suspensiones que indica son nuevos y, probablemente, aptos para el actual stándard europeo de suspensiones, comodidad y facilidad de manejo. Pero no creo que sirvan para satisfacer las necesidades estadounidenses de muelles elásticos y libres de vibraciones (sin sacrificar las características de seguridad y bajo costo). Además, como los autos de Estados Unidos son más pesados, se puede obtener una muelle suspensión de baja frecuencia con los muelles de acero convencionales. Los cabeceos pueden ser controlados con una regulación debida de la rigidez del muelle anterior y posterior de los amortiguadores. La mayor ventaja de los sistemas de suspensiones como el hidroneumático consiste en su característica de nivelar la carga automáticamente. Esto es más necesario en el caso de autos pequeños o ligeros, donde la necesidad de mantener una compensación aceptable de la suspensión, tanto con el vehículo cargado como sin carga, limita el empleo de las suspensiones normales. Nosotros seguimos creyendo que la característica de nivelación automática que permite el uso de un muelle elástico puede obtenerse más económicamente, agregando un simple cojinete de aire y una válvula de sistema convencional. Probablemente, las mejoras de los próximos años irán encaminadas a ese fin.

P. — ¿En qué motor cree que reside el porvenir del automóvil: en el tradicional de pistones, en el "pistón rotativo" o en la turbina?

R. — A causa del alto costo de su fabricación y del gran precio de los autos de turbina, no creemos que haya una gran cantidad en un futuro próximo. El motor de combustión interna puede producirse en gran cantidad y a bajo precio, y presenta muchas posibilidades de mejoramiento, en lo relativo a las prestaciones y la economía.

P. — ¿Cuál cree que es, en realidad, la contribución de las carreras automovilísticas al progreso técnico? ¿Muy importante, útil o, simplemente, accesoria?

R. — Creemos que la participación de nuestros autos en las competiciones deportivas ha mejorado la producción de nuestros vehículos de serie. La competición en las carreras ha estimulado a nuestros técnicos automovilísticos a buscar y probar ideas y proyectos que, de otro modo no habrían podido ser considerados una actividad "normal".

P. — ¿Cuáles son, en su opinión, las características del auto ideal, es decir, del auto que usted proyectaría si no tuviera que someterse a las exigencias comerciales y de producción?

R. — Es difícil responder a esa pregunta, porque nuestra actividad técnica siempre se inspiró en el costo definitivo del producto que nos proponíamos realizar.

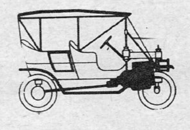
les (hidroelástica, hidroneumática, oleoneumática, etc.), con el fin de procurar más comodidad de marcha y una adherencia segura y deportiva. ¿Cuál es su opinión en ese aspecto?

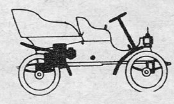
R. — Cuanto más varía la carga de un determinado eje, al cambiar las condiciones de la carga o descarga del auto, más necesario es procurar alguna forma especial de suspensión. Del mismo modo, los autos muy cortos requieren una suspensión especial. No creo que sea necesario, dado el mejoramiento de las carreteras, recurrir a complicados sistemas de suspensiones, pero se está poniendo de moda alabar las ventajas de los sistemas nuevos, y eso puede influir en las decisiones de los técnicos.

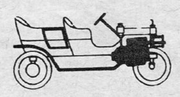
P. — ¿En qué motor cree que reside el porvenir del automóvil: en el tradicional de pistones, en el "pistón rotativo" o en la turbina?

R. — Creo que el motor de pistones convencional, con sus eventuales variaciones, tiene todavía un gran porvenir. No veo ningún motor rotativo, o turbina de gas, capaz de mostrar ventajas particulares sobre el motor de pistones.

P. — ¿Cuál cree que es, en realidad, la contribución de las carreras automovilísticas al progreso técnico? ¿Muy importante, útil o, simplemente, accesoria?







R. — No creo que las carreras aporten contribuciones positivas a los autos de turismo, pero actúan como un buen estimulante general en el campo de la técnica automovilística y los *Rallies* pueden proporcionar informaciones muy útiles.

P. — ¿Cuáles son, en su opinión, las características del auto ideal, es decir, del auto que usted proyectaría si no tuviera que someterse a las exigencias comerciales y de producción?

R. — Creo que a esa pregunta no puede dársele una respuesta basada exclusivamente en consideraciones técnicas. Sin duda, el auto ideal debería tener prestaciones magníficas, poder alcanzar una velocidad de 160 km/h, por lo menos, y tener una aceleración que pudiera ser utilizada con seguridad en un tiempo inicial de las 60 millas (96) km) por hora ¡en seis segundos! Debería tener, también, una trasmisión enteramente automática, sin "saltos" apreciables, y el propulsor debería ser totalmente silencioso. En el compartimiento de pasajeros no tendrían que oírse los ruidos del viento o de la calle. La guía y las suspensiones deberían ser capaces de adaptarse al tipo de guía que se prefiera y a las diversas superficies del camino recorrido. La estructura del auto y la disposición de los asientos deben ofrecer el máximo de seguridad en caso de choque. Los asientos tendrían que ser cómodos y capaces de regularse durante la marcha. Los frenos deberían incorporar un comando antideslizante. El auto debería tener una ventilación completa, un sistema de aire acondicionado, con equipo depurador para eliminar los vapores del tránsito de la ciudad.

¡Finalmente, sería muy cómodo un accesorio extra, un calculador que predijera quién vencerá en el "Grand National"!...

En nuestro próximo número: LOS CARROCEROS

Responderán para AUTOMUNDO: Pinifarina; Bertone; Ghia; Giacosa, de la Fiat; Vignale; Burzi, de la BMC; White, de la Rootes; Picard, de la Renault; el Departamento de Diseño de la Simca; Maguire, de la Ford, y el Centro de Diseño de la General Motors.
Les preguntaremos:

1) **¿Cómo será la carrocería de los automóviles de los próximos años?**
2) **¿Se puede aumentar la seguridad del automóvil actual?**
3) **¿La aerodinámica podrá contribuir a mejorar las performances actuales?**
4) **¿Los automóviles compactos, tipo rural, son los más funcionales?**
5) **¿El gigantesco auto estadounidense reducirá su tamaño?**
6) **¿Qué tipo de carrocería es la más apropiada para las carreteras?**
7) **¿Es posible realizar un auto para uso exclusivamente urbano?**
8) **¿Las carreras de automóviles son útiles para los carroceros?**
9) **¿Cómo sería el auto ideal si no mediaran exigencias comerciales?**

TM EN SAN PEDRO

DOMINGO PRIMAVERAL, MUCHO PÚBLICO Y RÉCORD DE INSCRIPTOS • TULIO RIVAS, RÉCORD DE LA JORNADA • SANCHA, CASI . . . • GALLUZZI, LA EXPERIENCIA • GONZALO ARAUJO SIGUE APRENDIENDO.



El que llega por vez primera, no puede dejar de expresar su admiración, puesto que el circuito-parque se encuentra enclavado, en las barrancas o orillas del lago que forma el río Paraná con su proximidad. A esto se suman los diferentes planos de las calles que componen el circuito; para salvarlos, deben bajar y subir pendientes de gran ángulo, varias "eses" y curvas cerradas.

Una curva de rigurosos 90° a la derecha, una violenta trepada, otra curva cerrada a la derecha, una "ese" más suave, una de las dos pequeñas rectas, componen la primera visual. Comienza allí una curva de gran radio. De ésta hasta la curva del principio es una seguidilla de rectas alternadas con suaves "eses". Para completar una de esas vueltas son necesarios recorrer 2.186 metros.

Dentro de lo abrupto del paisaje existen tribunas naturales, desde donde es posible a los espectadores, apreciar, sin peligro, el desarrollo de la competencia.

El sabado se presentó caluroso, invitando a caminar por la hermosa costanera que forma parte misma del circuito.

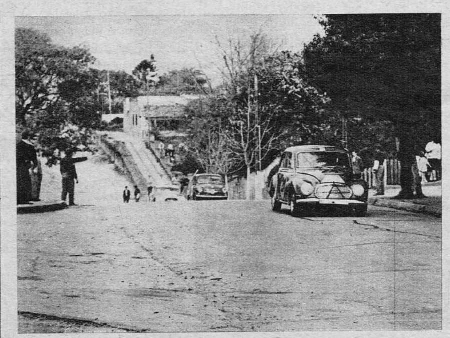
Las pruebas de clasificación se cumplieron sin inconvenientes mayores. Los corredores salieron en grupos de tres o cuatro, y se les computaba la mejor de las cuatro vueltas. Los primeros tiempos interesantes en la "A" fueron logrados por: Gonzalo Barceló, con NSU, en 1'36"7/10, a un promedio de 81,381 km/h; seguido por "Klear" con De Carlo, en 1'37"3/10; M. Cámara, con igual auto y 2/10 más. Se clasificaron trece competidores, y nueve por sorteo. En la "B", que comprendía automóviles de 700 a 1150 cc, se destacó T. Rivas, con auto Unión, en 1'28"4/10, quedando como récord de vuelta del

CLASIFICACIÓN GENERAL

Categoría "A": 1° "Klear", en 31' 40", a un promedio de 82,080 km/h; 2° Juan Carlos Gallo, en 31' 58" 7/10; 3° Luis Gonzalo Barceló, en 32' 31" 2/10; 4° Norberto Roth, en 33' 13" 5/10; 5° Abelardo Ramelle, en 33' 18" 6/10.

Categoría "B": 1° Tulio Rivas, en 44' 36" 9/10; promedio 87,550km/h; 2° Pedro Sancha, en 44' 51" 1/10; 3° Alberto Cancellieri, en 45' 51" 1/10; 4° Alberto Depego, en 45' 50" 1/10; y 5° Horacio Flafeart, en 45' 59" 4/10.

Categoría "C": 1° Roberto Galluzzi, en 47' 4" 8/10, promedio 83,576 km/h; 2° Gonzalo Araujo, en 47' 43" 5/10; 3° Ernesto Ranno, en 48' 28" 5/10; 4° Eduardo Boyadjian, en 48' 31" 2/10, y 5° Juan M. Faraoni, en 48' 33' 2/10.



Duelo "a fierros" entre P. Sancha y T. Rivas.



El vencedor de la "C", R. Galluzzi, con Isard 1204.



G. Araujo, con el Peugeot ex Gómez, segundo sin apuros.

El segundo puesto en la "A" se lo disputaron duramente Gallo y Barceló.



"Klear" se impuso con neta superioridad en la "A".



día; lo siguieron A. Cancillieri, con AU, en 1'29"2/10; A. Depego, con Renault, en 1'33"6/10. Completaron la prueba de clasificación seis competidores y dos más por sorteo.

Considerados los de la "C" el plato fuerte de la tarde, no asombraron por su tiempo, influyendo en sus performances la falta de luz solar, y, en algunos, la no adaptación al circuito. Fueron los mejores: R. Carranza, en 1'29"3/10 a un promedio de 85,86 km/h; "Don Segundo Sombra", en 1'30"7/10; E. Ranno, en 1'32"4/10, todos con Fiat 1500; con 3/10 más el Isard 1204 de Roberto Galluzzi. Se clasificaron siete, y cinco por sorteo, totalizándose así 50 inscriptos, cifra récord en San Pedro.

En la primaveral mañana del domingo, se corrieron las series finales. La proximidad con Buenos Aires y otras ciudades importantes influyeron en la gran concurrencia de público, atraído por una confrontación donde debía prevalecer la habilidad para conducir.

Se corrió la primera de las series de la "A" y en el 2º circuito Barceló, con 1'35"6/10, logró con su NSU el récord de vuelta; fue vencedor también de la serie con 16'22"8/10, a un promedio de 80 km/h. En la segunda serie, el récord de vuelta correspondió al ganador "Klear", con De Carlo, con 1'34"6/10; su tiempo total fue de 16'07"3/10, a un promedio de 81,35 km/h.

La "B" se largó en una única serie de 30 vueltas. Se alinearon en la primera fila Tulio Rivas, A. Cancillieri y A. Depego; en la segunda, "Transfer", Pedro Sancha y H. Flafeart. Desde el comienzo la lucha por el primer puesto se tornó un duelo a "fierros" entre Sancha y Rivas, separados por pocos metros, curva tras curva, hasta la 4ª vuelta, donde Rivas giró a 1'27"1/10, lo que le valió la primera posición y el récord absoluto del día, en todas las categorías. Desde este momento y por 26 vueltas más, la puja se hizo incesante, pero una merma en el rendimiento del Fiat Abarth lo fue relegando poco a poco. La final de la "A", a 20 vueltas, reunió los mejores clasificados de las series anteriores.

Tomó el comando de la competencia "Klear", pero fue en los puestos siguientes, 2º y 3º, donde se centró la lucha entre Gallo y Gonzalo Barceló. El puntero estableció el récord del circuito, en la 8ª, 15ª, y 16ª vueltas, con 1'32"9/10, lo que por sí sólo demuestra la intensa disputa.

En la "C", la competencia esperada por todos; el Dr. Carranza, con Fiat 1500, y Roberto Galluzzi hicieron gala de su habilidad y pronto se separaron de sus perseguidores. Hasta la vuelta 12ª marchaba primero Carranza, seguido de Galluzzi, y el 3º y 4º puestos en continua disputa entre el Fiat 1500 de Ranno y el Peugeot de Araujo.

En la vuelta 18ª, un hecho produjo el asombro de todos los presentes: por espacio de algunos segundos, interrumpiendo la ronda veloz, no aparecía ningún auto; por fin se vio en la recta el Isard de Galluzzi, y media vuelta atrás, a Araujo. Todos se preguntaban qué había sucedido. Después nos enteramos: al Fiat de Carranza se le zafó un tornillo de la palanca de cambios y el de Ranno trepó unos fardos; otro se quedó sin frenos, y así sucesivamente. Después de algunos minutos, volvieron a la pista, clasificándose Araujo segundo, a una vuelta del primero, y Ranno tercero, a cinco vueltas.

Se llegó así al final sin otras alternativas dignas de mención.



T. Rivas llegando tras recia lucha.

VISTO Y OÍDO EN SAN PEDRO...

...a *"Segundo Sombra"* al volante del que se considera el Fiat 1500 más veloz de la actualidad. Se atribuye a un exceso de vehemencia la guerra particular que el popular volante de TM mantuvo contra los fardos de pasto. Terciaron en la misma trozos de pared. Al día siguiente fue el embrague.

...a quien AUTOMUNDO bautizara como "Mister Trompo" renunciando al seudónimo. Algunas cosas pasaron, pero muchas menos de las que algunos habían previsto. Refirmamos una opinión ya expuesta: los más prolijos no son, necesariamente, quienes *rompen los relojes*. Araujo nos va a dar que hablar, y bien...

...¿saben una cosa? Nos gustó "Transfer". Lástima grande que sus apariciones en la pista son menos frecuentes que las de los O.V.N.I. ...que viene Mercedes... que no viene... Que la Lancia está formando el equipo... que Paco Mayorga viene *con el aparato*... que Andrea Vianini traerá el nuevo Giulia... que los BMW 1800 son una fija... que el equipo lo comandaría Hans von Stuck... que los Morris Cooper S... que los Gordini R 8... que sí, que no, el Gran Premio está en escena... pero, *amici por casa*... ¿cómo andamos...?

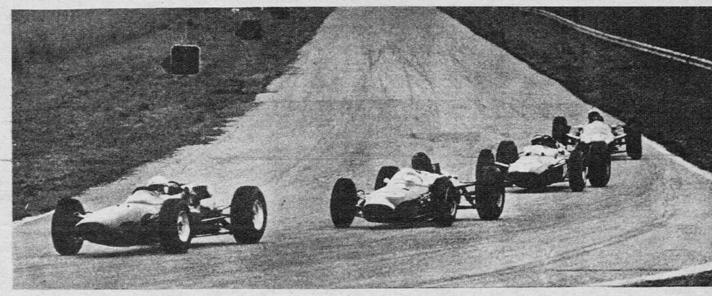
ALGUNOS LO CONSIDERAN EL MÁS FAMOSO DEL MUNDO; OTROS LO LLAMAN "EL TRÁGICO"...



Los accidentes por todos conocidos y lo acontecido durante las pruebas y el desarrollo de los "1000 Kilómetros", nos sugirieron la consulta – Giovanni Lurani, uno de los periodistas más vinculados al célebre Autódromo, responde a nuestra inquietud – Se descorre el velo – También allí hay intereses creados – Un poco de historia – La curva sobreelevada – La famosa parabólica – Las "chicanas" también pueden ser permanentes . . .

Escribe *Giovanni Lurani*, corresponsal de AUTOMUNDO en Italia.

La curva sobreelevada del norte de la pista de alta velocidad, fotografiada durante la carrera de su inauguración: las famosas "500 Millas" de 1957. Esta carrera se disputó girando hacia la izquierda, según la moda americana. La curva sobreelevada de Monza es modelo en su género.



Los "maestros" en la "curva parabólica". Surtees encabeza el lote, seguido por Gurney, Clark y McLaren.

He tenido la suerte de asistir a la inauguración del "Circuito de Milán" (como se llamó originalmente al autódromo de Monza), en el lejano y lluvioso septiembre de 1922, y desde entonces he seguido, con una pasión entusiasta y afectuosa, todas las vicisitudes, gloriosas o tristes, deprimentes o eufóricas, que se han inscrito allí en la historia del automovilismo mundial, en un lapso de casi 42 años.

Por lo tanto, me creo autorizado para expresar mi parecer acerca de problemas que no son nuevos, pero que se han actualizado dramáticamente hace poco: los relativos a la oportunidad y conveniencia del uso del magnífico autódromo.

Se ha hablado mucho a tontas y a locas, se han hecho juicios, verbalmente o por escrito, y se han dicho muchas inexactitudes. Por pasión se ha confundido, voluntariamente, el "terraplén Von Trips" (llamado así por los cronistas en recuerdo del trágico accidente de 1961), con aquel otro en donde halló la muerte Tommy Spychiger, y que se encuentra en otro lugar.

Por eso, calmadas ya las emociones del momento, quiero hacer un análisis de los diversos puntos de controversia, que son los siguientes: las curvas sobreelevadas de la pista de alta velocidad, la curva parabólica, el empleo de los diversos circuitos y las soluciones y sugerencias que se puedan dar para un perfeccionamiento mayor.

Las curvas sobreelevadas

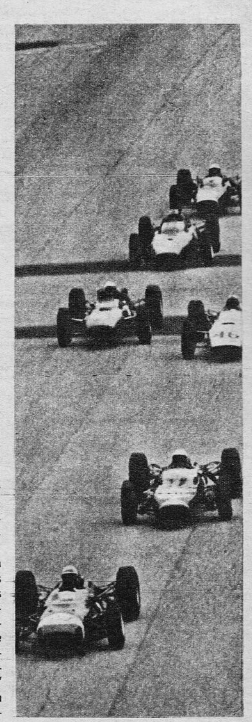
En 1922 no existía en Europa otra pista con curvas sobreelevadas que la pista permanente de Brooklands, en Inglaterra. El "Circuito de Milán", que según deseos de Arturo Mercati y Crespi debía ser el "non plus ultra" en su género, fue construido con curvas sobreelevadas. Siguiendo sus pasos, los franceses construyeron la pista de **Monthlery,** los españoles la de **Sitges** y, más tarde, los alemanes sobreelevaron, osadamente, la curva norte del **Avus.**

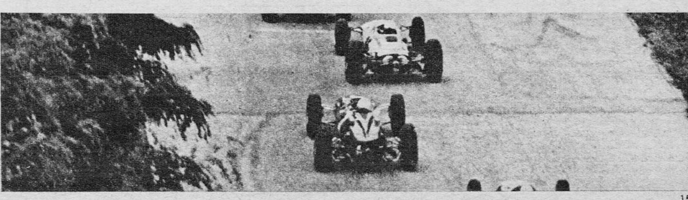
Refeccionado y modernizado muchas veces, el autódromo de Monza, siempre con la laudable intención de que fuera también el "non plus ultra" en materia de instalaciones permanentes, se reconstruyó con criterio moderno la "pista de alta velocidad". Después de desaparecidos los autódromos de **Brooklands** y **Sitges** y casi impracticable y superado por la pista italiana el de **Monthlery,** no cabe duda que, hoy en día, el círculo de alta velocidad de Monza es lo mejor, con vigencia práctica, desde el punto de vista técnico. Desgraciadamente como se ha querido seguir la tendencia perfeccionista de crear curvas de secciones parabólicas, en vez de la simple curva americana con secciones rectas, y de hacer una estructura de sostén de cemento armado, se ha encontrado gran dificultad para conseguir una pavimentación lisa. El asentamiento natural de la construcción ha provocado irregularidades que producen tumbos terribles en las máquinas más veloces, y solicitaciones excepcionales en los órganos mecánicos de los autos.

A esas solicitaciones hay que agregar la sobrecarga que impone el conjunto de la fuerza de la gravedad y la velocidad. No es difícil darse cuenta, entonces, de que las curvas sobreelevadas constituyen un problema bastante arduo, aun prescindiendo de las condiciones de desigualdad de piso que agravan las circunstancias.

El hecho de que los organizadores previeran para la carrera del 25 de abril pasado una "chicana" provisional, construida con fardos de pasto, que moderaba drásticamente la velocidad de los autos al entrar en la gran curva del sur, demuestra que **ellos mismos** se habían dado cuenta del grave riesgo que representaba para los velocísimos prototipos sport el afrontar la **sobreelevada** a la máxima velocidad. La del norte, que además tiene mejor fondo, se afrontaba durante la aceleración, esperándose, en consecuencia, que no provocaría ningún daño.

Sin embargo, los daños fueron muchos. Por suerte, las roturas de suspensión, dirección y gomas ocurrieron en las curvas sobreelevadas que, por su propia proyección, constituyen un factor de seguridad de producirse la pérdida de control. Todos los accidentados fueron "acompañados" por la curva sobreelevada, hasta el fin de sus incontroladas evoluciones.

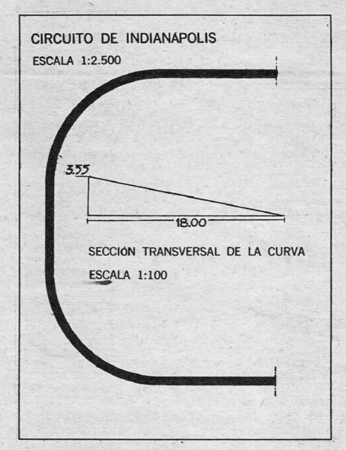




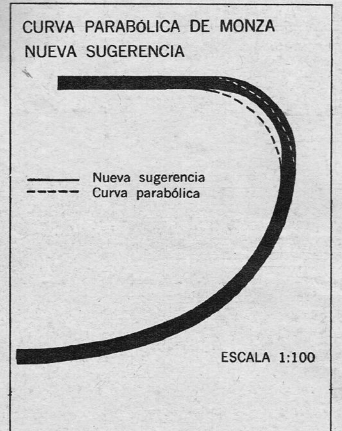
ALGUNOS LO CONSIDERAN EL MÁS FAMOSO DEL MUNDO; OTROS LO LLAMAN "EL TRÁGICO"...

CURVA SUR DE ALTA VELOCIDAD DE MONZA
ESCALA 1:2.500
Monthlery 10.43
Monza actual 6.20
2.63 Monza pista vieja
12.00
18.00
SECCIÓN TRANSVERSAL DE LA CURVA
ESCALA 1:100
Tribunas

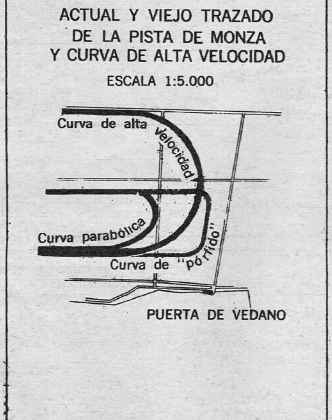
He aquí el plano de las curvas sobreelevadas de la pista de "alta velocidad" del autódromo de Monza. Las curvas tienen un radio de 312,32 metros y un ancho de base de 12 m. La sección transversal muestra también las distintas inclinaciones y pendientes de las curvas sobreelevadas, todas ellas con sección parabólica, de Monza y Monthlery.



Plano y sección transversal de las curvas de Indianápolis. Como se ve, la famosa pista americana presenta cuatro curvas iguales, con un radio de 256 m y un ángulo de inclinación constante de 11° 8' 7". Se nota en seguida que la pista italiana y la americana no son comparables desde ningún punto de vista.



Plano de la "curva parabólica" (el sector trazado representa la curva como es actualmente con ingreso a una curva constante de un radio de 82,09 metros), modificada según nuestra idea, o sea, reproduciendo la primera curva del antiguo "pórfido" con entrada de curva constante de un radio de 60 metros.



Plano comparado de los trazados del sur. La antigua curva de "pórfido" tenía en su exterior una zona de pradera de una profundidad de cerca de 75 metros. De la nueva "parabólica" a la "sobreelevada del sur" hay 175 metros, de los cuales podrían convertirse en pradera por lo menos 75, aumentando considerablemente la seguridad.

Casos parecidos habían sucedido ya en el pasado. Recordamos los famosos accidentes de Moss y Behra, los de Castellotti, Musso y otros. No se puede menos que pensar en lo que hubiera podido suceder si las roturas causadas en las curvas sobreelevadas se hubieran producido en otros tramos, menos buenos, del trazado. Considerando los resultados de los "1.000 Kilómetros" de Monza, observamos que los **Ferrari** de Bandini-Vaccarella (una vez durante la prueba y otra durante la carrera), el de Mairese-Bianchi y el **Ford GT** de Maglioli-Miles han sufrido la rotura de la dirección, y los **Ferrari** de Bonnier-Piper y de Gosselin-Franck, la de las suspensiones, para no hablar de las "pannes" de neumáticos, absolutamente anormales. Como se ve, esos daños, que pueden tener consecuencias peligrosísimas, les ocurrieron a los autos más veloces, y se pueden atribuir, exclusivamente, a las solicitaciones excepcionales impuestas por las curvas sobreelevadas.

Se ha escrito que les corresponde a los constructores el realizar autos capaces de resistir el castigo que impone el autódromo de Monza. Yo respondo que en el cuadro de las carreras del Campeonato Internacional de Marcas, cuyas pruebas se realizan todas (con la excepción de Monza) en trazados donde no existen las curvas sobreelevadas, o donde (como en Daytona) son muy suaves y se afrontan a poca velocidad, no debía figurar una prueba donde los autos, que son, en realidad y teóricamente, prefiguraciones de los autos "de la calle", se ven sometidos a esfuerzos totalmente ajenos a su empleo habitual.

Por otra parte, recientemente han tenido lugar en "trazado completo" de Monza, las "4 Horas" para autos de turismo, con puntaje para el título europeo. Estos autos, aunque son muy veloces, no han acusado daños, como podrían haberlos sufrido los autos construidos para tentativas de récord, como los autos GT competición o Prototipos-Sport, o más aún "los monoplazas" de las diversas fórmulas, **máquinas-límite** empleadas siempre en circuitos bastante lisos y sin sobreelevaciones.

Debemos agregar que, aun en la pista de alta velocidad de Daytona Beach, hoy la más veloz del mundo, después de una ten-

tativa dramáticamente fallida, no se corre ya con los grandes "monoplazas" estadounidenses "tipo Indianápolis", para los que fue originariamente construida. Ahora se reserva para los autos **Stock,** especialmente preparados, que son muy veloces pero esencialmente robustos.



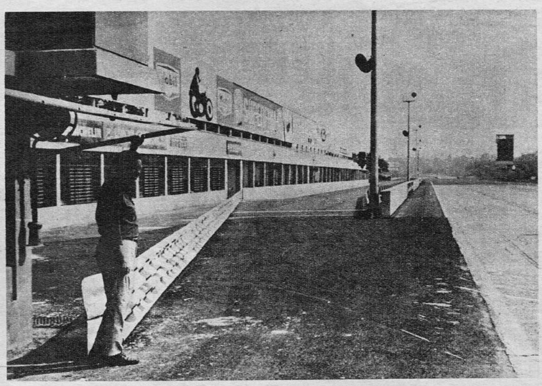
Las "chicanas" provisionales de fardos de paja, además de ser peligrosas (como lo prueba el accidente de Von Stuck) terminan también por ser irregulares, como lo demuestra esta "modificación" del trazado, seguida por el Alfa Romeo de "Geki" Russo durante los últimos "1.000 Kilómetros".

Construcción de la parabólica

Cuando, después de la guerra se reanudó la actividad en el autódromo, no existía otro circuito que el de 6.300 m de longitud, que tenía la famosa "curva de pórfido" (llamada así por su pavimento hecho de adoquines de esa piedra) que, en realidad, estaba formada por dos curvas en ángulo recto. En el exterior había una gran superficie plana, cubierta de césped. La curva de pórfido fue teatro de muchas "salidas" del circuito y, en la mayoría de los casos, no hubo que lamentar víctimas. Era lo suficientemente inofensiva como para permitir al campeón mundial Fangio hacer un largo paseo por el prado con su Mercedes, que se había quedado sin frenos, ¡y luego entrar otra vez en la pista y ganar con toda facilidad el Gran Premio de Italia de 1954!

Después, con la construcción de la pista de alta velocidad, las curvas de pórfido desaparecieron, el circuito se redujo a los actuales 5.750 metros y se construyó la "curva parabólica". Yo fui uno de los que sugirió que **la unión con la recta de las tribunas** fuera un trazado parabólico para evitar la salida de la pista al iniciarlo, y hasta propuse el nombre, recordando la famosa "curva parabólica" que se construyó en la llanura de Montichiari, cerca de Brescia, al construirse el circuito donde se disputó, en 1921, el .I Gran Premio de Italia.

Pero, en realidad, si la salida de la nueva "parabólica" parece segura y adecuada, no se puede decir lo mismo de la entrada, porque, sin hacer caso de algunas sugerencias, los proyectistas quisieron realizar una curva más veloz que la vieja de "pórfido", y por eso el ápice de la "parabólica" se encuentra en un lugar donde el piloto, en mala situa-



Entrada a los boxes de la pista de Monza. Este escenario, desierto en el momento de tomar la fotografía, se convierte en un verdadero caos durante las competencias, cuando los pilotos paran a reabastecerse.

Tampoco las "chicanas" de fardos de paja son nuevas en el circuito de Monza. En 1935, durante el Gran Premio de Italia, se colocaron unas en el paso inferior. Eso causó un accidente que pudo ser muy grave: Hans Von Stuck volcó con su Auto Unión de 16 cilindros.



ALGUNOS
LO CONSIDERAN
EL MÁS FAMOSO
DEL MUNDO;
OTROS
LO LLAMAN
"EL TRÁGICO"...

ción, no tiene modo de salir de ella y termina, inevitablemente, fuera de la pista, haciendo una pirueta que lo lleva al interior o acabando en el terraplén. No existe ya la zona de prados, aunque hay todavía la de arena que, aunque ayuda a disminuir la velocidad, puede provocar vuelcos.

Y luego viene el terraplén con una inclinación de 35º, más peligroso que providencial y que, recientemente, funcionó como un auténtico trampolín hacia la muerte. A la derecha del terraplén hay árboles...

Curvas sobreelevadas y "chicanas"

La "chicana" adoptada este año ha sido un paliativo que, por lo visto resultó eficaz. Si se quiere emplear la pista de "alta velocidad" para autos muy potentes se podrían emplear dos chicanas permanentes y funcionales: una, donde estaba la de este año, y la otra empleando la entrada de la "pista junior". Los dibujos explican la idea. El mismo Gian Carlo Baghetti comparte mi parecer, y afirma que con dos chicanas eficientes y seguras se podría reducir de un modo suficiente la velocidad de entrada en las curvas sobreelevadas. Esto, si se quiere emplear el trazado "completo".

Las "chicanas", por otra parte, no son novedad en Monza. Se usaron en otros tiempos hasta para los Grand Prix: ya sea un fardo de paja (que no son siempre seguros, como lo prueba el accidente de Von Stuck en 1935), o sean las **verdaderas y propias,** como la propuesta con Baghetti, que han demostrado ser bastante eficientes.

El ingeniero Cattáneo, de la C.S.A.I., sugiere, sin embargo, que se ensanche bastante hacia el interior el tramo llano de las curvas sobreelevadas y, en el caso de competiciones de tipo "de carretera", que se marque con métodos oportunos la sobreelevación que se puede usar, o sea casi ninguna.

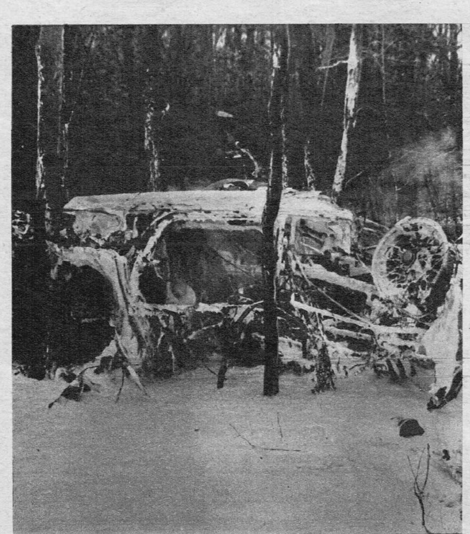
La idea puede ser buena, aunque su realización resultaría muy costosa y difícil, y las larguísimas y uniformes curvas llanas, por otra parte bastante veloces, podrían dar origen a accidentes de consecuencias imprevisibles, a menos que se redujera la velocidad del tramo con "chicanas". Pero, en ese caso, bastaría con realizar la propuesta que llamaremos "Baghetti".

La curva parabólica

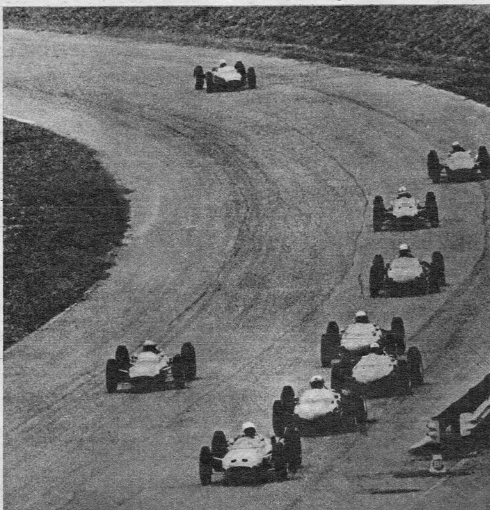
La "parabólica" es hoy una curva un poco falsa. En su trecho inicial es más veloz que la antigua de "pórfido", y cuando un piloto se emplea a fondo en ella no puede salir de allí sin daños, por lo menos en su orgullo, **si ha llegado "largo",** como se suele decir. Expertos como Villoresi o Taruffi no sabrían indicar la trayectoría perfecta, aunque esa trayectoria existe en cualquiera de las demás curvas del autódromo de Monza.

Mi sugerencia es construir su entrada más lenta, reproduciendo la antigua curva inicial de "pórfido" y comunicándola con el sector parabólico actual. Luego, rezaría para que, por una fatalidad cualquiera, desaparecieran los árboles protegidos por la Dirección de Bellas Artes, aplanaría el terraplén, convertiría en pradera toda la zona, hasta una distancia razonable de la curva sobreelevada del sur, delimitándola con fardos de pasto, arbustos y otras cosas más. De ese modo, estaríamos seguros de haber contribuido a una mayor seguridad de los corredores.

Eso es todo. Repetiremos, finalmente, lo que dijo Gianni Marin: **"Nos hemos limitado a indicar los rasgos más salientes que podrían hacer de Monza el circuito automovilístico permanente más hermoso, organizado y seguro del mundo, tanto para los autos como para sus pilotos."**

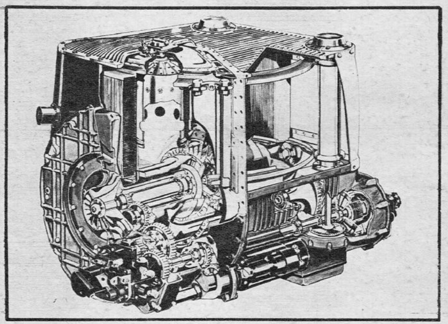


El accidente en el que perdiera la vida el piloto suizo Tommy Spychiger en el curso de la 34º vuelta de los últimos "1.000 Kilómetros" nos llevó a iniciar esta encuesta: ¿Es realmente peligroso el autódromo de Monza?



Las opiniones están divididas: para unos es el mejor autódromo del mundo, para otros... una pista diabólica, pero en algo coinciden todos, Monza es un trazado para campeones.

TURBINA PARA VEHÍCULOS PESADOS



Corte de la nueva turbina a gas GT-309, realizada en los laboratorios de investigaciones de la General Motors.



La turbina a gas GT-309 lista para ser instalada en un ómnibus de la General Motors. El nuevo equipo propulsor desarrolla 280 HP.

LA General Motors, que desde hace unos quince años está experimentando en el campo de las turbinas a gas, ha puesto a punto, recientemente, una nueva turbina de 280 HP, especialmente diseñada para equipar vehículos pesados. En los últimos meses se realizaron una serie de pruebas en camiones y ómnibus fabricados por la misma empresa.

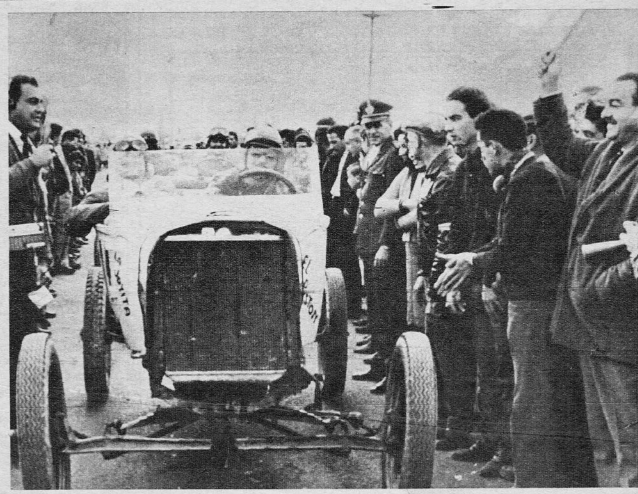
El primer objetivo de dichas experiencias era determinar si la GT-309, sigla con la que fue bautizada la nueva turbina, estaba en condiciones de competir, desde el punto de vista comercial, con los motores convencionales. La GT-309 presenta las siguientes ventajas, con respecto a los modelos similares que la precedieron: mayor economía de combustible, una potencia frenante dos o tres veces mayor que la de un motor diésel o a nafta, un peso igual a la mitad y un tamaño igual a dos tercios de los de un motor diésel de la misma potencia y una mejor aceleración.

Además, funciona más silenciosamente y la cantidad de hidrocarburos no quemados que libera su escape es de alrededor de un décimo de la de los motores comunes, mientras que el porcentaje de monóxido de carbono es insignificante.

En la Feria Mundial de Nueva York se exhibió un ómnibus denominado "Turbocruiser II", equipado con dicha turbina, que constituye un verdadero laboratorio rodante. Ya se completó una serie de experimentos a lo largo de la ruta que une Detroit con Nueva York. Según los datos recogidos, su consumo es menor que el de todas las otras turbinas a gas construidas hasta el presente.

Una guiñada a lo eterno

LOS FORD T SIGUEN CORRIENDO



Ramón Artiles, al volante de su poderoso Ford T, está atento a la señal de largada en la primera etapa de la competencia organizada en Trelew.

288,150 kilómetros, dos etapas, 34 inscriptos, 87,517 kilómetros de promedio horario, dos aniversarios y un solo ganador: Ramón Artiles.

Con motivo de celebrarse el **centenario de la colonización galesa** del Chubut, un grupo de entusiastas aficionados al deporte motor organizaron, para el Día de la Bandera, una competencia reservada para coches Ford T —standard mejorado—, que se disputó en dos etapas, tocando las localidades del valle y de la zona portuaria.

La primera etapa se largó desde frente al edificio de LU 20 Radio Chubut de la ciudad de Trelew, en dirección a Rawson, para seguir por la ruta 3 hasta puerto Madryn, regresando hasta Trelew, para concluir frente al polígono del Tiro Federal.

La segunda etapa comenzó desde la iniciación del asfalto de la ruta 25 para unir las localidades de Gaiman, Dolavon y zonas del valle, para salir al asfalto que une Trelew y Rawson y terminar frente a LU 20 Radio Chubut (Trelew). Las distancias de la primera y segunda etapas fueron, respectivamente, de: 148,750 y 139,400 kilómetros para totalizar 288,150 kilómetros, recorrido general de la competencia. Treinta y cuatro corredores cumplieron con los requisitos de inscripción: anotar sus nombres en el registro del local de LU 20 o en el de la "Feria Franca", previo el pago de los tres mil pesos del derecho respectivo.

Largada

Exactamente a las 14,30 de aquel sábado, se largó la competencia sobre el recorrido oficial de 148,750 kilómetros. En primer lugar lo hizo el Nº 1 de Rogelio Rodríguez, haciéndolo luego los restantes corredores, a intervalos de 20 segundos. De las 34 máquinas inscriptas no partieron, por diversos inconvenientes, 10 de ellas.

Cuando los coches pasaron por la ciudad capital, Rawson, Artiles ya punteaba. Había empleado para recorrer el trayecto Trelew-Rawson 12 minutos 50 segundos. Segundo se había colocado la máquina Nº 12 de Morón, a 30 segundos del puntero; tercero "Casualidad" con un tiempo de 13 minutos 28 segundos; cuarto, Petroff en 13' 34" y quinto, E. Díez en 12' 39". Los seguían Tasso, Dourade, Freire, Segundo y "Pájaro Loco". El paso por puerto Madryn confirmó las posiciones de los competidores, que dentro de escasa diferencia trataban de comandar el lote puntero: 1º Artiles (58' 05"); 2º Tasso (58' 24"), 3º Dominó (1h 00' 23"); 4º Omar, 5º "Casualidad", y 6º E. Díez.

Posteriormente, al pasar por la ciudad portuaria y ya en camino a Trelew, punto terminal de la primera etapa, Artiles logró clara ventaja, la que dejó, salvo causas fortuitas, la carrera en sus manos.

Exactamente a las 16 horas 12 minutos 23 segundos, llegó la primer máquina al control de Trelew: la Nº 14 de Ramón Artiles. Diez minutos después lo hizo Eliseo Díez con la Nº 4. La clasificación de la primera etapa fue la siguiente:

1º	Ramón Artiles	1 h 38' 03"
2º	Eliseo Díez	1 h 47' 58"
3º	"Dominó"	1 h 48' 35"
4º	"Omar"	1 h 50' 24"
5º	"Casualidad"	1 h 54' 28"

Se clasificaron en esta etapa 16 máquinas y el promedio horario del vencedor fue de 91,025 kilómetros.

Segunda etapa

A las 10 del día siguiente se largó la segunda etapa. En primer lugar lo hizo la máquina puntera de Artiles y, luego de los clasificados en la etapa anterior, los corredores "reenganchados", con derecho a clasificación de etapa solamente.

Al cruzar Delavon, a 33 kilómetros de la largada, Artiles mantenía su primer puesto en el camino y, también, en la clasificación, con un neto de 24' 20". Lo seguía Freire, con el Nº 8. Tercero estaba colocado E. Díez con 24' 40". El promedio entonces era de 81,392 kilómetros por hora, magnífica media si se tiene en cuenta el esfuerzo a que habían sido sometidas las máquinas y la espesa niebla que dificultaba, notablemente, la visibilidad de los corredores. A la entrada del Triángulo, Eliseo Díez desplazó del camino a Artiles, tratando de recuperar de esta forma los minutos que lo separaban del puntero. Fue así que Díez arribó a las 11 horas 38 minutos 31 segundos. Posteriormente, lo hicieron Artiles, "Omar", Tasso, "Casualidad", San Cristóbal, "Dominó", Margusino, "Pistón Flojo", etc.

El promedio horario del vencedor de la etapa fue de 84,898 kilómetros.

Clasificación general de la carrera

Posic.	Coche	Corredor	Tiempo
1º	14	Ramón Artiles	3 h 17' 33"
2º	4	Eliseo Díez	3 h 25' 59"
3º	22	"Omar"	3 h 36' 22"
4º	17	"Casualidad"	3 h 45' 05"
5º	24	"Dominó"	3 h 47' 56"
6º	26	Tasso	3 h 50' 42"
7º	33	San Cristóbal	4 h 17' 53"
8º	34	M. Margusino	4 h 30' 16"
9º	23	"Pistón Flojo"	4 h 39' 36"
10º	35	Schmidt	5 h 09' 09"
11º	32	"Los Capitalinos"	5 h 21' 44"

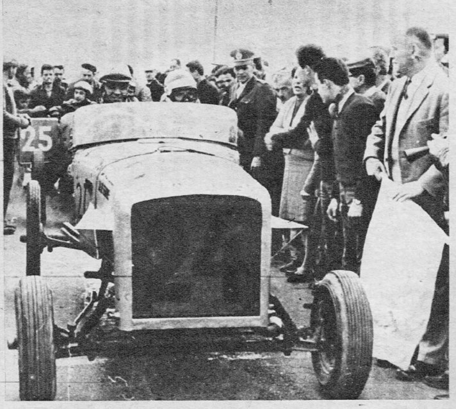
El promedio general del vencedor resultó de 87,517 kilómetros por hora.



Ramón Artiles recibe de manos del intendente municipal el trofeo "En el mundo del deporte", luego de su triunfo en el "Gran Premio Ford T".



Los trofeos adjudicados en el "Gran Premio Ford T" se exhiben juntamente con algunos ejemplares de AUTOMUNDO.



"Dominó" (Nº 24) y Dourade (Nº 25) —ganador de la prueba anterior de esta especialidad—, se preparan para largar la primera etapa.

Las fotografías que ilustran estas páginas son gentileza de Casa Rosello, de Trelew, Chubut.

GANO SIN PEROS,





E. Rodríguez anduvo muy ligero y algo desparramado. En un lado y en otro. El tiempo ganado al entrar fuerte, lo perdía al salir despacio. Lindo auto manejado con mucha energía. Quizá demasiada.

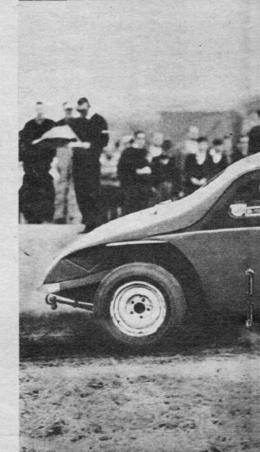




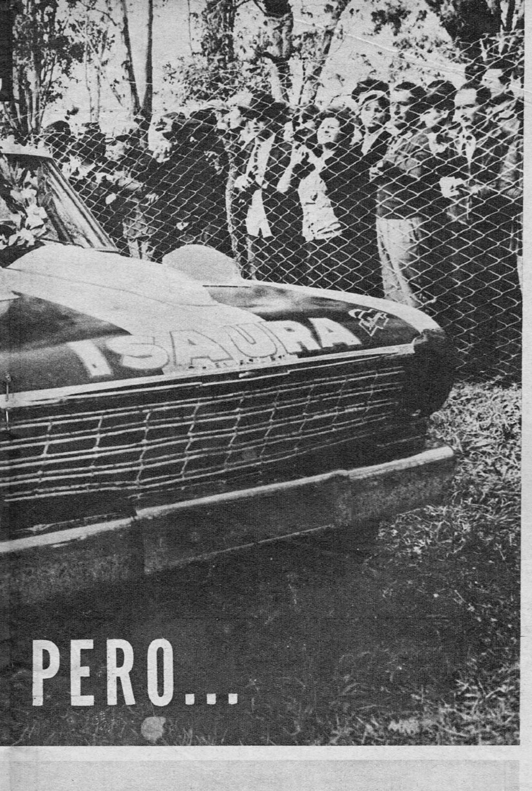
Un poco más y se convertía en "Un viaje al Centro de la Tierra". Aunque al comando no estuviera Julio Verne sino "Bonifacio". Querer recuperar en el sinuoso la velocidad de que no se dispone puede llegar a ser peligroso. En este caso fue divertido. Claro que me refiero solamente al público...

CAMPEONATO TC

	Puntos
Emiliozzi	66
Cupeiro	63
De Álzaga	29
Cordonnier	28
Paireti	24
Löeffel	21
Gimeno	21
Chabert	21
Casá	15,50
Ciani	15
Estéfano	12
J. M. Bordeu	10
Di Palma	10
Viale del Carril	10
Gougy	7
Ríos	6,50
Bertolotto	6,50
Manzano	6
Domínguez	4
Marincovich	4
Tarducci	3
T. Bordeu	3
Maimone	3
Cottet	3
Galbato	2,50
Sergio	2
Jara	2
Aloé	1
Tempone	1
Faustino	1
Peduzzi	1
Facchini	1
Gastón Perkins	0,50



Primera presentación en carrera del F10
minó. Anduvo muy ligero y ganó la últi
de serlo: para el Nº 24 el kilómetro se
rresponden a 225 km/h...



PERO...

La noche quedó atrás. • **Exorcismos en Carlos Casares para el Nº 1.** • Recomendamos cambiar de brujo. • **Cuando la bola de cristal le tocó a AUTOMUNDO.** • 55 inscriptos y 39 en carrera. • **El lote parecía la Guía Azul.** • El ausente con aviso. • **Pero, presentes un montón de burros del mismo pelo.** • El asfalto, la tierra y lo sinuoso. • **Con los resultados a la vista y la vista en el futuro.** • Cupeiro ganó el primer "round" pero creció la incógnita. • **Lo que hubiera podido ser la noche del TC comienza a quedar atrás.** • Otros dimes y diretes y... ¡hasta Chacabuco!...

CREIMOS que las habíamos visto todas. Sin embargo, nos faltaba la de Carlos Paireti. *Lugar:* recta de pavimento, de Carlos Casares a 9 de Julio. *Día:* sábado 24. *Hora:* 14.30. Recorremos la ruta. Al ver el grupo nos detenemos. *Rubén Aied* regula válvulas en el TC del arrecifeño. Aquél, bonito como una niña, ronrroneó luego su satisfacción. La clásica *tiradita* se imponía y Paireti no se hizo rogar. Pese al motor, algo duro, con solamente 1.100 km caminados, y la dirección con problemas de alineación, se perdió en el horizonte buscando distancia. Al ratito lo oímos venir. Redondo y lleno al oído impresionó como cosa sólida. Nos preguntaron y arriesgamos el pronóstico: 5.200 rpm. Cuando Paireti se detuvo y confirmó 5.300 rpm alguien sugirió: "¿Por qué no lo invitan al señor? Tiene *la bola de cristal...*"

En ese momento entendimos una cosa. Pero era otra. Lo comprendimos cuando verificamos que Paireti ha recurrido a *una serie de amuletos,* que lleva en su automóvil, y que le han sido altamente recomendados como *seguras fijas* para quebrar *malas rachas.* Pero nos faltaba ver el resto: por la noche hubo *exorcismos.* Las volutas de humo del incienzo se elevaron hacia el techo creando ambiente. Los conjuros trataban de alejar los *malos espíritus.* LA RISA ERA GENERAL.

A esta altura, estamos convencidos de que el buen humor y Paireti son una sola cosa, *indivisible,* no importa lo que pase. Y le pasa de todo, *pese a un auto meticulosamente preparado y esencialmente prolijo.* Quizá la culpa esté repartida entre el *pie derecho* de Paireti y la *ineficacia del brujo...* La jarana y las risas del sábado duraron exactamente 45,800 km. El día domingo, justo en el acceso a 9 de Julio, una vez más, Paireti debió renunciar a la lucha. Qué lástima. *Lo decimos en serio.*

CIRCUITO Y CARRERA...

...se presentaban, a nuestros ojos, como cosa excepcional. Podemos decir que lo mejor del TC se había dado cita. La ausencia de Emiliozzi, *tan anunciada como sus motivos,* no hacía otra cosa que posponer un interrogante que en Carlos Casares, *pese a la no concurrencia* de los campeones argentinos, comenzó a develarse: *la incógnita del F 100.* Ya llegaremos a eso.

El escenario es de aquellos que nos gustan. Quizá algo largo en su expresión final —690,810 km— tiene tramos de velocidad pura, amplias curvas sobre pavimento, rectas en tierra y, en ésta misma, todas las graduaciones de curvas, contracurvas, y "eses", cortas y largas, imaginables. El estado era bueno. La tierra, arenosa y algo floja, mostró, rápidamente, sus características frente al sucesivo pasar de los autos. El ambiente estaba pesado y la temperatura elevada.

En los comentarios *locales* previos, el gran favorito era Juan Manuel Bordeu. Quizá por el recuerdo de la edición del año pasado, en que lograra imponerse, fue ungido firme candidato. No coincidimos entonces y así lo manifestamos. Nuestros cálculos nos hacían prever que Cupeiro, en el asfalto, debía sacar *medio segundo por kilómetro* a los mejores "cuatro bancadas".

Y medio segundo en un kilómetro es mucho, aunque no lo parezca. Lo suficiente para sumar *un minuto diez segundos a la entrada a la tierra,* distante 140,270 km del punto de largada. *Setenta segundos* difíciles de recuperar, aun en esos tramos sinuosos, cuando se enfrenta a un auto sumamente veloz que ha mejorado su tenida y a un conductor solvente y aplomado.

La lógica indicaba un sentido. La realidad, como siempre, era imprevisible. Ganó la lógica. Algunas incógnitas se fueron develando, como las que formaban Löeffel, Ríos, Paireti, Bordeu, Di Palma, Roux... Pero esto sucedió...

DURANTE LA CARRERA...

...de la que vimos, primero, un tramo de asfalto veloz. Muy veloz. De él, antes de las conclusiones particulares, queremos expresar una de orden general: *qué bien y qué fuerte andan, ahora,* la inmensa mayoría de los TC. Como así también, la mayoría de los recién llegados a la categoría, los que tuvieron su exponente en Carlos Casares, en la persona de *Francisco Alcuaz,* conductor del coche Nº 50, auto que mientras estuvo en carrera creó *mérito legítimo* para su preparador y su piloto.

El encanto de la tierra, con su di-

(sigue en la pág. 32)

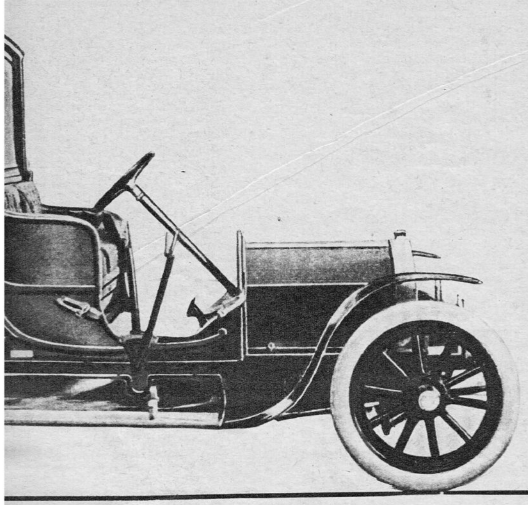


F 100 de Angel Rienzi. No sólo ter- a última vuelta. Un secreto que deja ro se cronometró en 16 segundos. Co-

CLASIFICACIÓN GENERAL

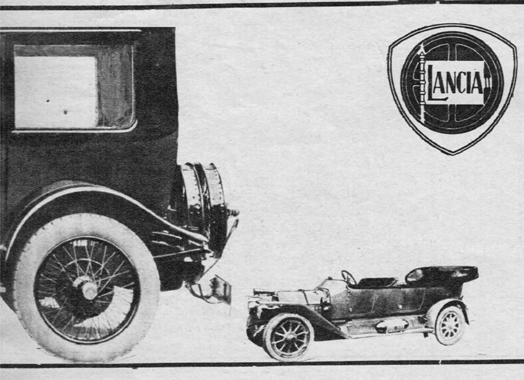
Clasif.	Nº	PILOTO	Coche	Tiempo
1º	3	Jorge Cupeiro	Chevrolet 400	3h 54' 4" 4/5
2º	2	Juan M. Bordeu	Chevrolet	3h 56' 59" 1/5
3º	13	Armando J. Ríos	Chevrolet	4h 3' 30" 2/5
4º	11	Antonio O. Tempone	Ford	4h 7' 4" 1/5
5º	24	Angel T. Rienzi	Ford F 100	4h 7' 21" 1/5
6º	15	Raúl Cottet	Ford	4h 10' 1" 1/5
7º	14	Erverto Rodríguez	Chevrolet	4h 10' 3" 4/5
8º	10	Rubén Roux	Chevrolet	4h 15' 7"
9º	18	Juan Luluaga	Ford	4h 18' 37" 3/5
10º	33	Luis J. Villa	Ford	4h 19' 44" 1/5
11º	31	Héctor Marcellino	Ford	4h 33' 23" 4/5
12º	25	Fernando Martore	Ford	4h 35' 7"
13º	51	José Irungaray	Ford	4h 39' 15" 2/5
14º	22	Marcial A. Feijoo	Ford	4h 39' 21" 1/5
15º	43	Felipe Dalesio	Ford	4h 44' 4/5

Promedio del ganador: 177,070 km/h.
Récord de vuelta: 1h 14' 54" 4/5, a un promedio de 184,429 km/h.

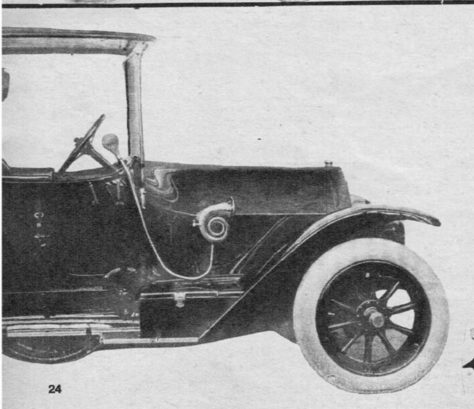


Vincenzo Lancia,

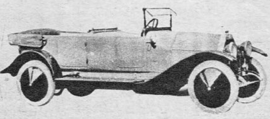
EL CONTADOR QUE QUERÍA VIVIR

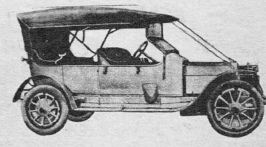


La historia de la Lancia comienza con un acto formal: la constitución de la sociedad por parte de Vincenzo Lancia y Claudio Fogolin. El acta en papel sellado de una lira recibió el número de folio 1304 y está fechado el 29 de noviembre de 1906.

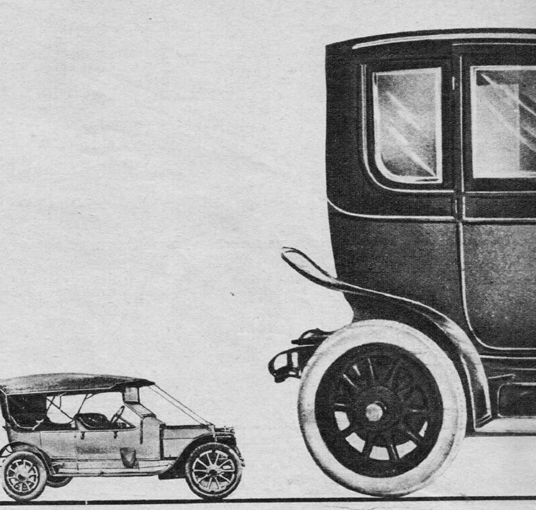


Nacido el 24 de agosto de 1881 en Fobello, en la Alta Valsesia, Vincenzo Lancia había cursado sus estudios en el colegio de Varallo; poco después, su padre lo inscribió en la Escuela Técnica de Turín, de la cual egresó con el diploma de contador. Pero los mandatos del destino son irrevocables: Giuseppe Lancia tenía una casa en el número 9 de la Corso Vittorio Emanuele de Turín, donde vivía los meses de invierno con su familia; en el patio de la misma instaló un tallercito Giovanni Ceirano, que había comenzado por hacer reparaciones de bicicletas, terminando luego por construirlas (con la marca **Welleyes**), y, finalmente, aventurándose en el campo automovilístico con la realización de un auto li-





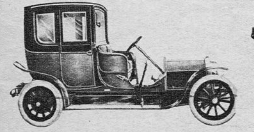


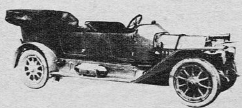


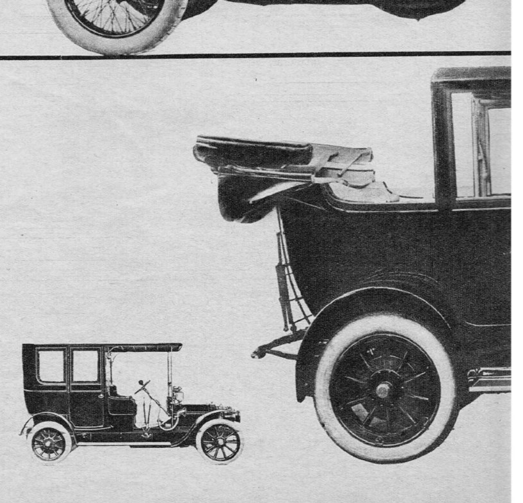
Pero, ¿cuánto hacía que la idea rondaba las intenciones de los futuros socios? Lancia y Fogolin se habían conocido en la Fiat, donde el primero de ellos había ingresado en 1900 y el segundo, dos años después.

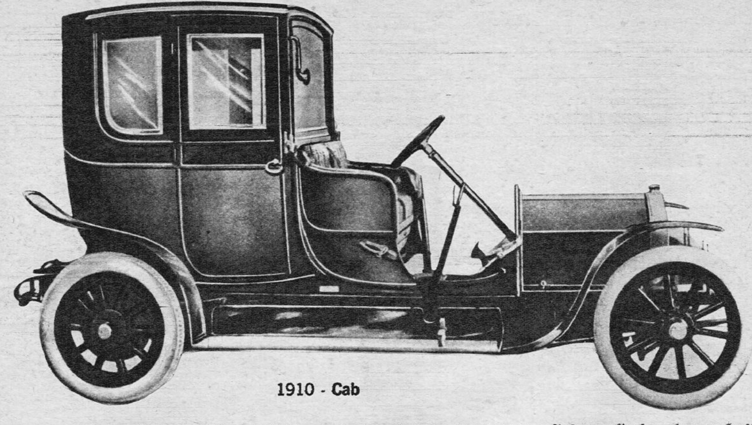
(1ª nota) **por DIEGO BARACCHINI**

viano que, también, fue bautizado **Welleyes.** Esto ocurría por el año 1898. En ese entonces, Vincenzo pasaba cuatro veces al día por delante del taller de Ceirano, en su camino a la escuela, y se sentía atraído por el torno, por la fragua, por el soldador de aquel "poeta de la mecánica", que figura en la historia del automóvil como un auténtico pionero. No se sabe si fue debido a una feliz intuición paterna o a la insistencia del joven Vincenzo, que éste abandonó sus estudios y entró a trabajar en la "Fabbrica di Velocipedi e Vetture Automobili Giovanni Ceirano" como contador de la firma, no obstante lo cual nunca se ocupó de los libros, sino que, de inmediato, comenzó a manejar las llaves in-









1910 - Cab

EL CONTADOR QUE QUERÍA VIVIR

glesas, las limas y los taladros, a aprender los secretos de la mecánica y del diseño junto al ingeniero Arístides Faccioli proyectista de la **Welleyes.**

Según escribe el conocido historiador del automovilismo Carlo Biscaretti, la rapidez de asimilación de Vincenzo Lancia, su capacidad de síntesis de los problemas mecánicos y su conocimiento del automóvil asombraban a los pocos iniciados de la época. Era considerado como una especie de "manosanta", por su especial facilidad para descubrir y reparar desperfectos en los extraños automóviles o triciclos a motor que comenzaban a circular por su ciudad. Su fama creció a tal punto que, cuando el **cavaliere** Giovanni Agnelli compró la pequeña fábrica de Ceirano (la Fiat había sido fundada un año antes, es decir, en 1899), no dudó un instante en llevarse consigo, junto con Faccioli, a Vincenzo Lancia, quien, a pesar de sus recientes veinte años, ya se había convertido en jefe de la **Welleyes.** Claudio Fogolin acota en un artículo aparecido en ocasión del primer aniversario de la muerte de Lancia: "De las máquinas de las cuales seguía su estudio, proyecto y construcción, Vincenzo tenía un conocimiento perfecto: los resultados en las sucesivas pruebas, los defectos de funcionamiento, los errores de construcción, de todo tenía una idea precisa, segura y coincidente con la realidad. Era un técnico nato".

Las competencias automovilísticas

Llegan los años de las carreras de autos. Lógicamente, la velocidad debía llevar al vehículo a motor a las pistas de competiciones, instrumento de aceleración del progreso y, al mismo tiempo, de propaganda comercial. La Fiat formó su equipo con los mejores probadores: Lancia, Nazzaro, Cagno y Storero. Lancia era un piloto de estilo personalísimo, mezcla de potencia y de calculada audacia, insuperable cuando el medio mecánico le respondía, brillantísimo siempre.

La carrera deportiva del joven Vincenzo se inició el 1º de julio de 1900, en la competencia de Padua —donde se impuso con un Fiat 6 HP—, y concluyó diez años más tarde en Módena, con el récord de la milla, realizada a 113 kilómetros de media, al volante de una máquina de su propia construcción. Pero de este período activo y pródigo en honores (casi 20 victorias absolutas o de categoría), a Lancia no le gustaba hablar, quizá por su innata y profunda modestia o tal vez porque, ya convertido en industrial, deseaba liberarse de la nostalgia que le producía el recuerdo de un pasado brillante, del que lo habían separado sus actividades económicas.

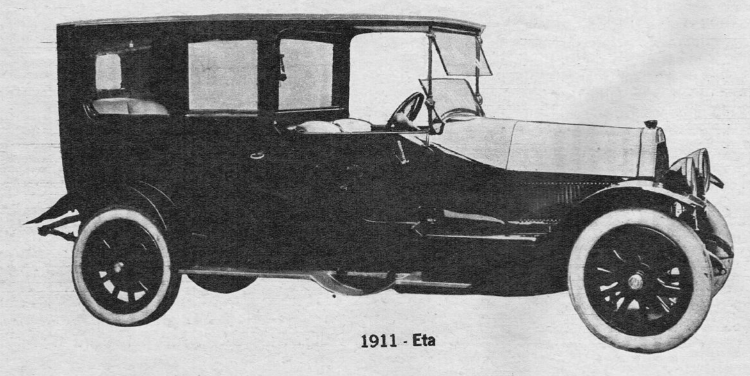
Lancia & C. Vincenzo Lancia e Claudio Fogolin

Pero volvamos a aquel noviembre de 1906, cuando el notario Torretta redactó el acta de formación de la sociedad "Lancia & C. Vincenzo Lancia e Claudio Fogolin", con un capital inicial de 50.000 liras cada uno, ideas claras y mucha voluntad. Lancia, que tenía apenas 25 años, pasó a ocuparse de la organización técnica y productiva de la empresa, mientras que su socio se dedicó, preferentemente, a la faz comercial. Antes de terminar el año, tomaron parte de los locales que, anteriormente, había ocupado la Itala. De este minúsculo e histórico establecimiento de las calles Ormea y Donizetti (que tenía la puerta tan estrecha que debió ser agrandada a golpes de pico, cuando el primer automóvil Lancia estuvo listo para ser probado) hoy ya no queda nada, absorbido por la expansión urbanística de Turín.

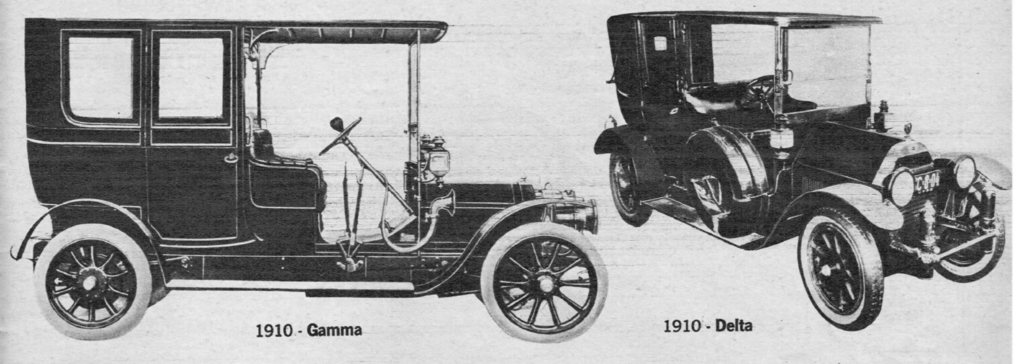
El primer automóvil Lancia, estudiado y realizado en la pequeña fábrica de la calle Ormea, vio la luz en setiembre de 1907, más tarde de lo que Lancia había previsto, a causa de un incendio provocado por una estufa y que, en febrero de aquel año, destruyó el diseño y el modelo original, dañando gravemente la mayor parte de la maquinaria. Fue un golpe duro para una empresa recién iniciada y que, hasta ese momento, no había tenido nada más que gastos. Otros, en una situación similar, se hubieran dado por vencidos, pero Lancia, el mismo día del incendio, decidió recomenzar de la nada, con la paciencia y la tenacidad propias de la sangre piamontesa (y no dejó de asistir esa noche a la casa de unos amigos, donde había sido invitado para jugar a las cartas, según cuenta Fogolin en sus memorias). Al cabo de pocos meses, el primer Lancia estaba terminado.

Tal como Lancia había pensado hacerlo en el momento en que se decidió a construir automóviles, ésta era una máquina que andaba contra la corriente, contra las tradiciones (si se puede hablar de tradiciones en un vehículo que contaba pocos lustros de vida), contra la crítica técnica oficial.

Se trataba de un auto con un cha-



1911 - Eta


1910 - Gamma

1910 - Delta

sis liviano y bajo, con trasmisión a cardan, en vez de cadena, y más potente y veloz que los otros modelos de la época. El motor de cuatro cilindros y válvulas laterales (aunque, al mismo tiempo, se estaba preparando el diseño de un válvulas a la cabeza, solución revolucionaria en esos momentos) había dado sus primeros vagidos en el taller, montado en un banco, y luego acoplado a un dinamo-freno, para medir su potencia: 14 HP a 1.450 rpm. Téngase en cuenta que la velocidad de rotación de los motores a explosión de 1906-1907 no superaba las 1.000 rpm: Lancia había osado salir de los esquemas contemporáneos. Apenas se terminó el primer ejemplar en los talleres de la calle Ormea, cerca de 30 operarios vivieron una gran tensión, esperando el momento en que saliera a la calle. A mediados de setiembre de 1907, todo estaba listo: Lancia, Fogolin y los operarios se reunieron en torno al largo chasis recién pintado. Todos querían conducirlo hasta la puerta de calle... pero las masas de las ruedas resultaron más anchas... y la máquina quedó aprisionada entre los gruesos tirantes. Lancia, como buen piamontés, largó una carcajada ante la contrariedad y dio la única orden posible: "¡Manos a los picos!". Los pilares laterales de la puerta fueron derribados y, finalmente, la máquina pudo llegar a la calle.

Lancia se sentó al volante; junto a él se ubicó "Vigin" Gismondi —un joven e inteligente mecánico, que habría de convertirse en el colaborador más devoto y fiel de Lancia—. Entre el agradable fragor, el vehículo, con dos asientos fijados al chasis, se puso en movimiento hacia el Valentino. Esta es la segunda etapa decisiva de la historia de la Lancia.

Recordemos ahora los nombres de aquellos que, bajo la conducción de Lancia, fueron los artífices del primer prototipo: los proyectistas Rocco para el motor, y Zepegno para el chasis, la caja de velocidades y el puente; como jefe de taller, Rocca; como jefe del departamento de montaje, Allievi, y Passini como jefe mecánico.

El alfabeto griego

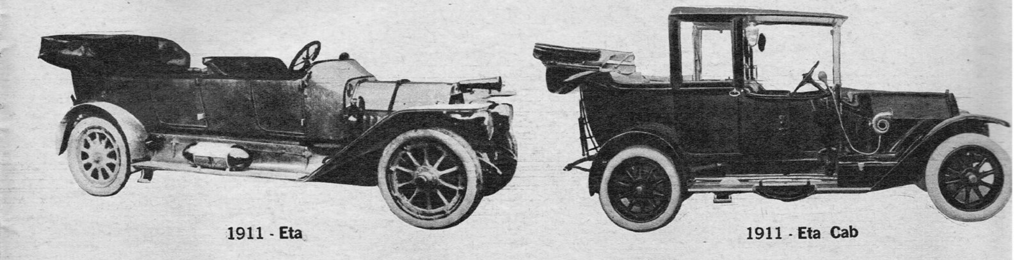
La experiencia con el primer automóvil fue positiva; la máquina había nacido bien; las concepciones de Lancia, tan modernas que dejaban perplejo, se revelaron justas y prometedoras. Mientras el vehículo, aún no bautizado y sin carrocería, continuaba sus pruebas, sugiriendo modificaciones y retoques, fue preparado un segundo ejemplar; para fines de año, la pequeña fábrica estaba lista para construir el primer modelo oficial, y su departamento comercial, para organizar las ventas. Entretanto, el chasis número tres era "vestido" por una carrocería que le dio a la máquina su fisonomía característica. El trabajo fue realizado por la Carrocería Locati & Torretta, que realizó un "doble phaeton" de líneas elegantes, que armonizaban con el moderno chasis. Este modelo fue llamado "18-24 HP" (y más tarde rebautizado "Alfa"), con lo que se inició la tradición de utilizar letras del alfabeto griego, simples o compuestas, que se mantuvo hasta el "Dilambda" y en los vehículos industriales hasta el presente.

El tipo "Alfa" tenía, en su versión definitiva, un motor de cuatro cilindros biblock de 90 x 100 milímetros, que totalizaban 2.543 centímetros cúbicos de cilindrada, y desarrollaba una potencia de 28 HP a 1.800 revoluciones por minuto; magneto de alta tensión, cambio de cuatro velocidades y trasmisión cardánica. Medía 3,80 metros de largo y alcanzaba una velocidad máxima de 90 kilómetros por hora.

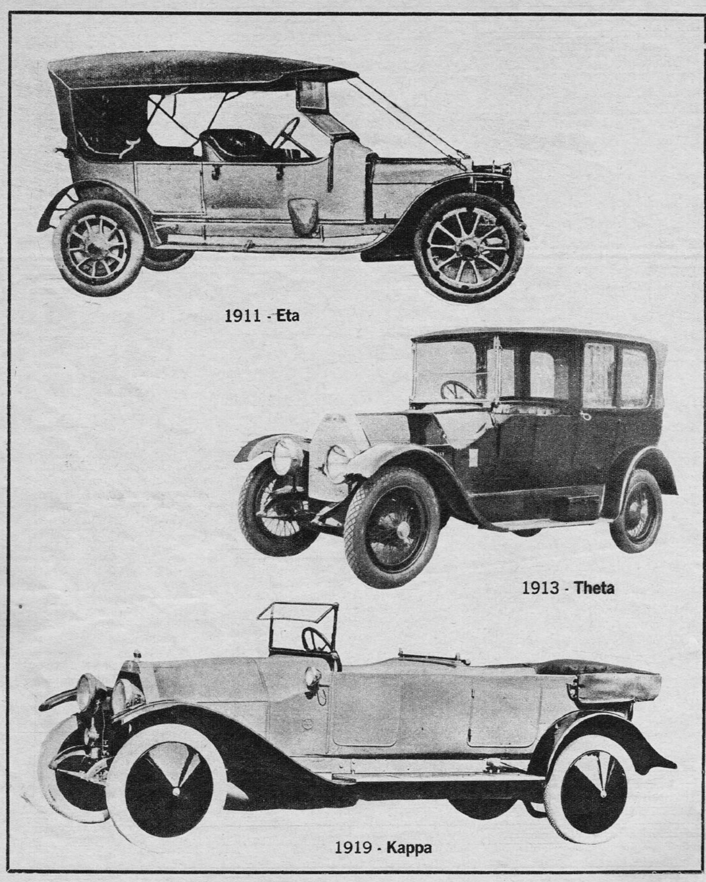
De este modelo, recibido en el ambiente técnico con un no disimulado escepticismo (se criticaba el excesivo régimen del motor, su liviandad y su gran velocidad), se construyeron y vendieron, a pesar de las críticas, 108 ejemplares entre 1908 y el verano de 1909. Fue así que el nombre de Lancia comenzó a hacerse popular. El mercado inglés apreció plenamente este modelo de vanguardia, y los hermanos Sabarini, representantes en Londres de la casa turinesa, realizaron importantes operaciones. Lancia probó cada automóvil que salió de su fábrica hasta el decimosexto, y después lo hizo con algunos, a excepción de los sucesivos prototipos, que, gracias a su extrema sensibilidad de manejo, recibían de él su placet definitivo.

Siempre dentro del primer año de fabricación, como el local resultaba insuficiente, la sociedad alquiló las instalaciones del fondo, sobre la calle Dante, para dedicarlas a la puesta a punto y prueba de los autos.

Al "Alfa" le siguió, en el verano de 1908, el tipo "53" o "Dialfa": un coche más revolucionario, accionado por un motor de seis cilindros, que fue uno de los primeros que se produjo en el mundo. Derivado directamente del original "cuatro", tenía una cilindrada de 3.815 centí-


1911 - Eta

1911 - Eta Cab


1911 - Eta

1913 - Theta

1919 - Kappa

EL CONTADOR QUE QUERÍA VIVIR

metros cúbicos y estaba montado sobre un chasis más largo. El "Dialfa" alcanzaba una velocidad máxima de 110 kilómetros por hora, que en aquellos tiempos era poco menos que un récord. Pero el público no estaba preparado para una técnica tan depurada, y el seis cilindros no tuvo suerte.

Fue así que, en 1909, Lancia volvió al cuatro cilindros con el modelo "Beta", de 3.120 centímetros cúbicos, realizado en monoblock (lo que constituyó un paso importante en el progreso técnico), el que fue seguido, al año siguiente, por el "Gamma", de idéntica estructura pero de mayor cilindrada (3.640 centímetros cúbicos). Del "Gamma" se construyeron unas 250 unidades, gracias a la ampliación de las instalaciones. En efecto, la fábrica disponía de todo el solar comprendido entre las calles Donizetti, Ormea, Petrarca y Pietro Ciuria.

A esta altura, los automóviles Lancia ya habían superado todas las resistencias. Los organizadores de los salones elogiaban al "liviano automóvil italiano, rápido y de fácil conducción, que lleva el nombre del arma ágil y arrolladora de los escuadrones de caballería", como escribía con énfasis un comentarista de la época.

Pero aun con el nuevo local se trabajaba apretado. Entonces, Lancia decidió trasladar la fábrica a otro lugar, que le permtiera hacer frente a los pedidos que crecían semana a semana. Así, a principios del año siguiente —el 14 de enero de 1911— se trasladó definitivamente a la calle Monginevro, a los locales que antes había ocupado la fábrica de coches Fides-Brasier. El área del establecimiento era de 26.550 metros cuadrados: finalmente, las distintas secciones pudieron ser ordenadas con criterio y racionalidad.

Otros modelos

En el nuevo establecimiento vieron la luz, aún en 1911, los modelos "Delta", "Bidelta" (este último, un coche deportivo, del cual se construyeron pocos ejemplares), "Epsilon" y "Eta", que tenían todos un motor de cuatro cilindros monoblock, pero de cilindrada aumentada a 4.800 centímetros cúbicos los dos primeros, y a 5.030 el último, el que también tenía un nuevo tipo de embrague monodisco seco (una de las tantas innovaciones de la Lancia). El "Eta", o tipo "20-30 HP", corto y liviano, fue el automóvil italiano más veloz de aquellos tiempos, alcanzando los 130 kilómetros por hora.

En el bienio 1911-1912 se construyeron 1.145 ejemplares de los tres modelos y alrededor de una centena de vehículos militares "1Z", en los cuales se montaron por primera vez ruedas de chapa remplazando las clásicas de rayos de madera.

Más tarde, en 1913, apareció el modelo "Theta", cuyas partes mecánicas se habían derivado del "1Z". Este auto tuvo un éxito extraordinario y bien merecido.

Lancia, el hombre de las grandes intuiciones, meditaba desde hacía tiempo sobre el problema de los accesorios eléctricos del automóvil. En aquellos años, la parte eléctrica constituía una aplicación accesoria, adaptada tipo por tipo, pero no estudiada dentro del complejo del vehículo.

Lancia comprendió que el sistema eléctrico del motor necesitaba tener una estructura homogénea y unificada, pero esperaba del constructor del chasis las soluciones racionales que aumentaran la eficacia y facilitasen el mantenimiento de la instalación. Así fue como el "Theta" (también recordado como el "25-35 HP") resultó el primero, en Europa, en tener el sistema eléctrico incorporado a su estructura, como cualquier otra parte mecánica. En los salones de París y de Londres de aquel año, los automóviles Lancia obtuvieron un éxito sin precedentes; la producción de este modelo superó la cifra de las 1.700 unidades.

Los modelos militares

1914: se extiende sobre la Tierra el espectro de la guerra. Basta una chispa para provocar la explosión. El 28 de junio aquélla salta en Sarajevo, con el pistoletazo de Gavrilo Princip: el mapa de Europa será desordenado, caerán viejos mitos y otros surgirán de las cenizas de los campos de batalla. La Italia liberal se mantiene fuera del conflicto; luego se viste de verde-gris y se dirige hacia el Piave. Por primera vez, el motor se convierte en el instrumento táctico del Estado Mayor; también los automóviles y los camiones se vuelven verde-gris, trasportando, en largas filas, hombres, cañones, medicamentos y víveres hacia el frente. Las fábricas italianas de autos se organizan para poder enfrentar necesidades hasta ese momento desconocidas: toda la producción se ve subordinada a las exigencias de la guerra. Se necesitan vehículos sin adornos, pero sólidos, seguros y fieles. Uno de los primeros actos del gobierno es decretar a la Lancia "establecimiento auxiliar de guerra": toda la energía de la fábrica deberá consagrarse al esfuerzo bélico del país. Por primera vez, la Lancia se ve obligada a despersonalizarse, dejando de lado los grandes proyectos técnicos que se estaban elaborando en la calle Monginevro después de la aparición del afortunadísimo "Theta", para hacer converger el espíritu de iniciativa y la capacidad técnica de sus hombres en los nuevos planes inmediatos. Así es guardado, a la espera de mejores tiempos, el pro-

yecto del motor de ocho cilindros en V, patentado pocos días después de la incorporación de Italia en el conflicto mundial, y se abandona la producción de vehículos civiles.

La Lancia no fue tomada desprevenida para las necesidades de la guerra. Ya en 1912 había provisto al ejército del camión tipo "1Z", que se había cubierto de honores en la guerra líbica. El "1Z" tenía un motor análogo al del famoso "25-35 HP", es decir, un cuatro cilindros monoblock de 110 x 130 milímetros (4.940 centímetros cúbicos), 70 HP a 2.200 revoluciones por minuto, encendido a magneto. Su peso era de 4.350 kilogramos; su capacidad de carga, de 22 quintales, y la velocidad máxima de 60 kilómetros por hora. Estaba munido de freno a pedal en la trasmisión y de mano en las ruedas delanteras. Fue construido hasta principios de 1916.

Al "1Z" se unieron, en 1915, los modelos "Jota" y "Diota", con el mismo motor de cuatro cilindros, pero con un chasis más largo el primero y más corto el segundo. Ambos podían trasportar 24 quintales.

Mientras tanto, el automóvil "25-35 HP" o "Theta" continuaba en producción para los servicios de comando de las grandes unidades.

Los auto-chasis "Jota", "Diota" y "1-Z", carrozados en los establecimientos Farina, en numerosas versiones (camión, trasporte de artillería, aplicaciones especiales), tenían un destino particularmente interesante como coches blindados armados, realizados por la sociedad Ansaldo. Sólo del tipo "Jota" fueron construidos 2.100 ejemplares, muchos de los cuales sirvieron también a los ejércitos aliados. Mientras tanto, por lógica evolución productiva, durante el período bélico las instalaciones fueron ampliadas. En 1915, los fabricantes de la zona del Borgo San Paolo ocupaban un área inferior a los 30.000 metros cuadrados; al final de la guerra, esta superficie se había más que duplicado.

Terminado el conflicto mundial, Vincenzo Lancia emprendió sin demora la reconversión de las instalaciones, para volver a la producción de los automóviles civiles. El problema era grande, porque se trataba de mantener en actividad a la expandida empresa, sin crear incertidumbre de probable desocupación entre los operarios. En otras palabras, era necesario presentar a la clientela nuevos modelos, tan modernos y bien construidos, que hicieran fácil su venta en una escala mucho mayor que durante la preguerra.

La victoria recién se estaba delineando cuando Lancia ocupó parte de su valioso equipo técnico en planear "para después". Hemos hablado ya del motor con cilindros en V, patentado el 5 de junio de 1915: la ilea fue retomada y perfeccionada a fines del verano de 1918. En una declaración de setiembre de ese mismo año, se habló de un motor de ocho cilindros dispuestos en dos filas a 45 grados, y de un 12 en V de 30 grados. En 1919 vio la luz un prototipo de chasis con motor de 12 cilindros, en dos bancadas de seis (pero cuya abertura se había reducido a 20 grados). Era un grupo extraordinario, con el basamento fundido en un único block y cigüeñal con doce muñones, de los cuales los seis del grupo derecho formaban un ángulo de 40 grados con respecto a los otros. Las válvulas, por primera vez en un motor Lancia, eran a la cabeza, comandadas por un único árbol de distribución superior. Las medidas del diámetro y la carrera eran de 80 x 130 milímetros (7.837 centímetros cúbicos); la potencia desarrollada: 150 HP a 2.200 revoluciones por minuto. El doce cilindros Lancia fue presentado en los salones de París y Londres de 1919, obteniendo una entusiasta acogida. Pero razones fiscales y una cierta falta de preparación del público italiano para un modelo de esta categoría hicieron imposible su producción en serie. Mucho éxito tuvo, en cambio, el modelo "Kappa" (35 HP), de cuatro cilindros, directamente derivado del "Theta" de preguerra y, por tanto, muy ensayado.

Con sus 70 HP y una hermosa carrocería, el "Kappa" superaba tranquilamente los 120 kilómetros por hora. Entre otras innovaciones de este auto merecen señalarse el volante con inclinación variable en tres posiciones (34, 37 y 40 grados), el arranque eléctrico del motor a pedal, la palanca de cambio central, que hasta ese momento había estado ubicada fuera de la carrocería.

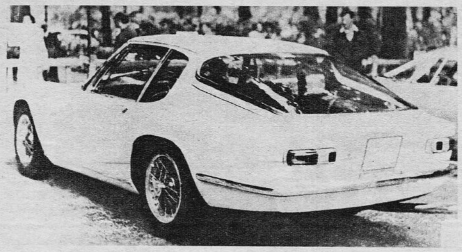
Una versión deportiva del "Kappa" fue el "Dikappa", aparecido en 1921. El mismo motor, pero con válvulas a la cabeza, con 87 HP a 2.300 rpm; carrocería tipo torpedo muy liviana (el casco era de madera de nogal y acacia, revestido en chapa de aluminio); ruedas de rayos, y una velocidad máxima de 130 kilómetros por hora.

Hasta 1921 se produjeron los chasis y motores para camiones militares y civiles "Triota" y "Tetraiota", mientras que, al año siguiente, apareció el modelo "Trikappa", en el que se retomó el motor en V de ocho cilindros: el primer ocho cilindros en V Lancia. La cilindrada era de 4.594 centímetros cúbicos (75 x 130 mm), con una potencia de 98 HP a 2.500 rpm. Gran automóvil de categoría, el "Trikappa" cierra lo que podemos considerar el segundo ciclo técnico de la casa de la calle Monginevro. El ciclo siguiente estará representado por una letra célebre: Lambda.

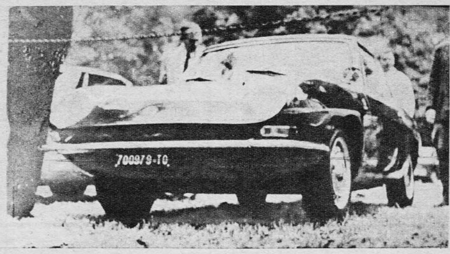
1919 - Kappa

1921 - Dikappa

1922 - Trikappa

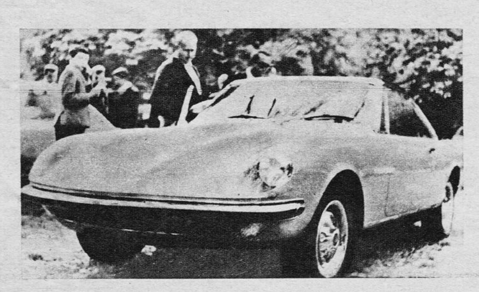


Vista posterior de la Maserati con motor a inyección. Nótese la amplitud de la luneta trasera.



Uno de los modelos más admirados fue el Fiat 850 spider, carrozado por el estilista Nuccio Bertone.

CONCURSO DE ELEGANCIA EN FLORENCIA



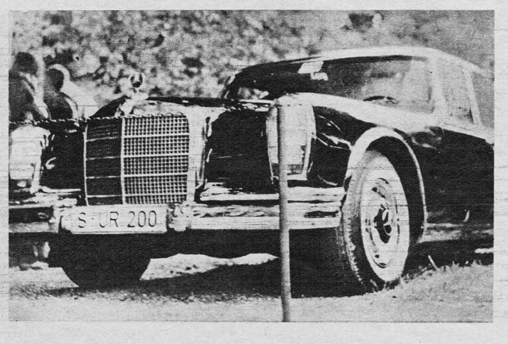
El Fiat 2300 S de Pininfarina fue el único verdadero "fuori serie" de la muestra.

La magnífica berlineta Ferrari 275 GTB, Speciale Pininfarina, fue la máquina más ovacionada por los amantes de los modelos deportivos.





Parte trasera del Lancia Fulvia cupé, que en la muestra florentina mantuvo el prestigio de la famosa fábrica italiana.



El gran Mercedes 600 suscitó vivo interés entre los concurrentes, interés que, dada la categoría del auto, era simple curiosidad en la mayoría de los casos.

EN EL marco romántico de los jardines de Cascine, en Florencia (Italia), se celebró, recientemente, un elegante desfile automovilístico, que puso de relieve la variada gama de las creaciones europeas. Más de setenta automóviles, algunos presentados por sus fabricantes y otros por sus propietarios, recogieron los entusiastas aplausos del público florentino, mientras que las hermosas modelos que los conducían exhibían las últimas realizaciones de los modistos más famosos del mundo.

Se ha hablado repetidamente de los modelos "fuori serie" de serie, para indicar la tendencia actual de los constructores del Viejo Continente hacia la fabricación, de acuerdo a los sistemas tradicionales de producción, de automóviles que dan al comprador la sensación de pertenecer al reducido núcleo que dispone de lujosos vehículos deportivos. Esta muestra sirvió para demostrar lo acertado de dicha política.

Entre los coches que tuvieron más éxito, merece destacarse el Fiat 850 spider, carrozado por Nuccio Bertone, aunque el cupé 850, de serie, también fue muy bien recibido. El Fulvia cupé, por los refinamientos técnicos que siempre han distinguido a las creaciones de la Lancia, fue igualmente ovacionado por la distinguida concurrencia. El imponente Mercedes 600 y la Berlinetta 275 GTB "speciale" constituyeron los broches de oro de este desfile, que los florentinos esperaban ansiosos.

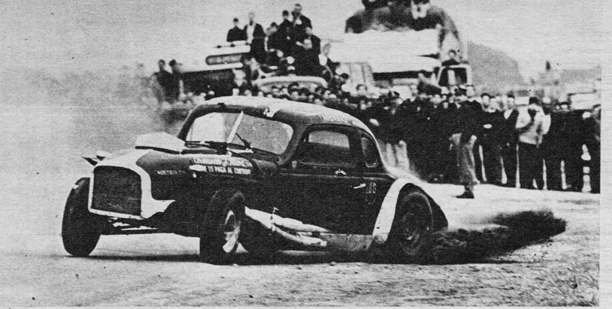
La Berlinetta 275 GTB fue presentada con algunas innovaciones, que hacen presumir, con justa razón, el éxito de este coche: velocidad máxima de alrededor de 290 km/h y tres aletas estabilizadoras verticales, aplicadas en la parte posterior, para aumentar la seguridad y la tenida.
Los Porsche 911 y 912 impresionaron muy bien por sus estilizadas carrocerías. El único verdadero "fuori serie" fue el presentado por Pininfarina, que, como siempre, alcanzó gran éxito.

EL TIEMPO VERDE

15 y 15. Falta sólo un cuarto de hora para que cierren los bancos, ¡y este maldito semáforo que no se pone verde! Por fin desaparece el fantasma de la luz roja y partimos hacia nuestro destino... O por lo menos así lo creemos, porque, dos cuadras después, el infernal aparato nos detiene nuevamente. La escena se repite cuatro o cinco veces, hasta que resolvemos hacer un alto para calmar los nervios. Tomaremos un buen café —total, el banco ya cerró—. Milagro en pleno centro porteño: conseguimos estacionar. Lentamente, la ira va dando paso a una filosófica resignación. ¿Acaso hubiéramos llegado con tiempo al banco en la época que no existían los semáforos? Tal vez sí. Sólo se requería un poco de pericia para manejar, bastante inconsciencia en algunos pasajes, alguna falta de respeto por los derechos ajenos y, sobre todo, mucha suerte. He ahí el problema. Inmediatamente, recordamos aquellas interminables "gambetas", de las que generalmente salíamos con algún raspón en los guardabarros. Pensamos que no siempre "todo tiempo pasado fue mejor".

La crítica indiscriminada (mucho más durante un momento de furia) suele ser injusta, pero tampoco debemos caer en un conformismo que conduce irremediablemente al estancamiento. La organización del tránsito, como toda obra humana, es susceptible de perfeccionamiento. Es así que los países más adelantados del mundo, en materia de racionalización del tránsito, se hallan estudiando nuevas soluciones para este viejo problema, que crece día a día en forma proporcional al aumento del parque automotor. En un congreso realizado recientemente en Düsseldorf, un grupo de matemáticos presentó los resultados de experiencias realizadas con un nuevo sistema de señalización. Mediante detectores convenientemente ubicados en los cruces, se registra el número de vehículos que se encuentran en determinado lugar. Con esos datos se alimenta una computadora electrónica y ésta, después de elegir el programa que mejor se ajusta a las condiciones instantáneas del tránsito, determina inmediatamente la duración del "tiempo verde". De este modo, los automóviles se desplazan sin inútiles interrupciones, a excepción de los inevitables cortes, para permitir el paso de los vehículos que circulan por las arterias trasversales. Este sistema, que se halla en período de experimentación, no ha podido ser aplicado aún al tránsito de toda una ciudad, debido a la complejidad de los cálculos requeridos y, sobre todo, al alto costo del sistema detector. Los expertos ven con franco optimismo la aplicación de este sistema en el futuro. En sus manos está que nuestros hijos puedan llegar a los bancos con comodidad, aunque sólo falten quince minutos. Por el momento, nosotros nos valdremos del subterráneo... si es que funciona.

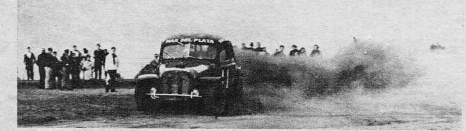




Armando J. Ríos se reencuentra con la satisfacción de llegar. Además de llegar bien colocado. A la resistencia lograda le hacen falta algunos kilómetros más. Y a la "ansiedad" de Ríos, algunos kilómetros menos.



Quien diría que al auto de Juan Gálvez, en tan poco tiempo, se lo ubicaría como "anticuado"... Cottet lo manejó bien, pero todos debemos reconocer que lo de la Vuelta de Pico era solo obra de las circunstancias. El tiempo y la inquietud de los preparadores no dan respiro. A nadie.



El marplatense Tempone condujo con la solvencia que demostró en el Autódromo Municipal en su última presentación. Pero estaba andando en tierra y por cierto ligero... Hay hombres, Tempone es uno de ellos, que tienen la virtud de "saber doblar"...



El "negro" López le alcanza el aro a Juan Manuel Bordeu. Mejor dicho, a su acompañante. La información era exacta y "al instante". El resultado se comentaba en su auxilio. El auto anda bien, el Chevytú anda más. Iremos al siete bancadas...



Cupeiro no puede con el genio. Media hora antes "le tiró" el coche a "Pepe" Froilán González. Ahora lo hace a Aldo Bellavigna. Todos ríen y el Chevytú se encamina a un triunfo que lo coloca a solo 3 puntos de Emiliozzi.

CAYÓ SIN PEROS

(viene de la pág. 23)

ficultad propia y la de los tramos sinuosos, nos llevó *pronto* a ella para no perder ninguna pasada.

Dos parejas, Villa-Armella por una parte y Bravi-Bonilla por la otra, fueron las únicas que lograron mantener sus respectivos puestos en el camino, en relación de uno a otro. Los 35 competidores restantes habían superado adversarios o viceversa.

Cupeiro, veloz pero medido, abría la marcha. Cuando superó la última curva de la tierra, el tono de su motor tomó "crescendos" de turbina. Cerca, Juan Manuel Bordeu. Fuerte, muy fuerte. Deslizó en un radio exacto y se fue en la búsqueda de un auto que no lograría alcanzar. Se escalonaban en las cercanías Ríos, Tempone, Roux, Cottet, Galbato, Löeffel, E. Rodríguez y J. C. Perkins. Un poco más lejos, el segundo grupo, encabezado por Baldrés y cerrado por una *Estanciera roja*, cuyo futuro cercano lo pronosticamos en las cercanías de la *chatarra*. Luego de ella, aún pasaron 14 máquinas en carrera.

Pero en estos dos grupos debemos detener el comentario, para hacer el de dos competidores que nos permiten, hoy, decir, con gran alivio...

...LA NOCHE DEL TC HA QUEDADO ATRÁS

Noche que podría haber existido *frente a una superioridad incuestionable*. Frente a la posibilidad de un desaliento general. Frente a un sentimiento de "aplanadora". Hace falta mucho amor al deporte y muchos $$$ para seguir en la brecha con constancia en la investigación y aguantando a pie firme el proceso de pruebas.

Juan Carlos "Johnny" Perkins, *en el aspecto personal*, ofreciendo una conducción enérgica con solvencia de veterano, pese a algún intento incompleto de "fuora de strada", es una cabal muestra de que la asimilación puede ser rápida y, dado el medio mecánico, una real amenaza para *los monstruos sagrados*.

Angel Rienzi, veterano que viene de un accidente feo, con seis meses de inactividad, nos demostró *a nosotros*, aunque los resultados finales no lo consignen así, que, *como siempre, los dioses tienen los pies de barro*. Significando esto únicamente que *nadie, nunca*, podrá decir: "Yo soy el único dueño de la verdad". Para bien del TC, Angel Rienzi y su F 100 comenzaron a develar la incógnita. Analizaremos el proceso con la frialdad de una computadora electrónica.

El F 100 fue lanzado en carrera con el Nº 24. Apenas superada la primera curva del asfalto, su piloto notó que la temperatura de agua subía en forma alarmante, mientras se notaban fallas en el motor. Se detuvieron con el pensamiento puesto en una *junta quemada*. Pasó raudo el lote de competidores. Significó *3 minutos veinte segundos*. Abierto el capot la sorpresa fue mayúscula. El fracaso era atribuible a la correa de comando. Se invirtieron, en el proceso de cambio y reposición de agua, que debió solicitarse en las cercanías, *más de siete minutos*. Lo que nos da una pérdida de *más de diez minutos*. Angel Rienzi se reintegró a una carrera que *creía haber abandonado* y entró *último en la tierra*. Superó, *en ese escenario*, a 16 competidores en 90 km exactos. El F 100 sonaba como si tuviera la banda municipal detrás.

La diferencia final, 13' 25", teniendo en cuenta lo antedicho, tanto los problemas suscitados en la carrera como *el personal*, originado en una reaparición, el que se evidenció por un afianzamiento paulatino del piloto de Olivos, nos permiten decir, que dadas otras circunstancias y el prudencial tiempo, se ha confirmado el nacimiento de un auto que AUTOMUNDO bautizara (Nº 12, pág. 24), como EL RIVAL DEL "CHEVYTÚ".

Chacabuco es la próxima. Rienzi estará presente. Los Emiliozzi y Cabalén trabajan en el mismo orden.

El Chevytú es una bomba. Además los hermanos Bellavigna sabemos que no se duermen en los laureles. Amigos, *alquilen balcones*.

Derrape

YA NO SON RUMORES...

LA FORD EN FÓRMULA 1

HASTA hace poco, sólo eran rumores... Uno de nuestros representantes en Europa, preguntaba confidencialmente a Phil Hill:

"¿Por qué estás alejado de las carreras de Fórmula 1?"

"Yo corro en autos, no en carretas" —respondía el ex campeón del mundo— y nosotros nos preguntábamos: ¿Volverá a correr algún día? ¿Llegarán a disputarse pruebas de la Fórmula 1 de tres litros de cilindrada?

Las dudas parecen disiparse. El semanario suizo *Revue Automobile*, quebrando su tradicional discreción, acaba de anunciar la veracidad de las versiones, que circulaban desde hace algunos meses, sobre la posibilidad de la participación de la Ford, en las competencias de Fórmula 1, del año próximo. De acuerdo a lo informado, la colaboración Ford-Caroll Shelby se acentuaría aún más. En su taller de Los Ángeles, el renombrado especialista estadounidense, autor del famoso Cobra y de una versión "competición" del Ford Mustang (AUTOMUNDO Nº 18, páginas 36-37), se encuentra preparando un motor de 12 y otro de 16 cilindros.

Enzo Ferrari no se resignará a abandonar la posición destacada, que durante tantos años supo mantener en el campo del deporte automotor. En el banco de pruebas de Maranello, está funcionando ya un motor de 12 cilindros en V, derivado del actual motor GT, destinado a la nueva Fórmula 1 de 1966. Según trascendió, la alimentación se lograría mediante un sistema Bosch, de inyección indirecta.



¿Por qué estás alejado de las carreras de Fórmula 1? Un representante de AUTOMUNDO y el ex campeón mundial Phil Hill.



Las intenciones de Ford de participar en la próxima Fórmula 1 parecen confirmadas, por los numerosos pilotos europeos que ha contratado en los últimos tiempos. En una de las últimas pruebas por el Campeonato de Marcas, disputada en Europa, tuvimos oportunidad de fotografiar al equipo en pleno: (de izquierda a derecha) Phil Hill, Dan Gurney, J. Grant, D. Thompson, A. Grant, J. Sears, B. Johnson, R. Miles, Carrol Shelby (preparador), Chris Amon, Innes Ireland, T. Payne.



No se debe tampoco descartar la posibilidad de la participación de integrantes del equipo Ford norteamericano. Jim Clark, al vencer en las "500 Millas de Indianápolis", destruyó el mito sobre la incompatibilidad de los pilotos de un lado del océano, para intervenir en las pruebas que se disputan del otro lado. Entre los posibles candidatos se cuentan: (de izquierda a derecha) Roger Ward, Parnelli Jones, A. J. Foyt y Jim Hurtubise.

UN ÉMULO DE JACKIE STEWART

COURAGE EN FÓRMULA 3



Giambertone palmea a Courage, luego de su triunfo en el Gran Premio Vigorelli, en Monza; había 92 inscriptos, y Courage ganó la final a otros cinco competidores, por diferencia de centímetros, batiendo varias veces el récord de vuelta.

La última prueba de Fórmula 3, disputada en el circuito de Rouen, sirvió para demostrar dos cosas: que el "Matra" es una máquina capaz de competir con las mejores de su categoría, y que Piers Courage es una verdadera revelación. El joven piloto, que conocimos en Zolder, llevó la carrera con una extraordinaria maestría, encabezando el lote desde el principio hasta el fin. Esta prueba resultó muy interesante en lo que respecta a los pilotos, ya que, en un circuito como éste, que exige una enorme capacidad de conducción, encontramos, en los primeros puestos, los nombres clásicos de las carreras de esta fórmula: Courage, a la cabeza, seguido por Beltoise, Blockdyk y Fenning.

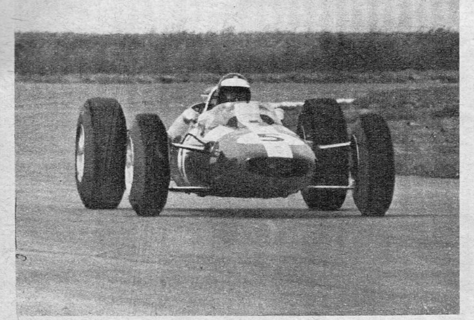
La sorpresa la constituyó Mauro Bianchi con su "Alpine". El volante belga, que podía esperar ocupar una posición de primer plano, en esta prueba, no pudo correr, a causa de un traumatismo en un ojo, que le impedía ver correctamente.

Este triunfo de Courage, que continúa la serie de victorias obtenidas en Monza, Caserta, Clermont Ferrand y Reims, nos recuerda la campaña inicial de Jackie Stewart. ¿Veremos a Courage en las competencias de Fórmula 1 de 1966?

Gran Premio de Inglaterra

JIM CLARK, JIM CLARK, JIM CLARK, JIM CLARK

Silverstone, un Lotus-Clímax, Jim Clark, 2 h 5' 25" 4/10, una media de 180,280 kilómetros por hora, 9 puntos para la cabeza de la tabla de posiciones del Campeonato Mundial de Conductores y la cuarta victoria consecutiva del volante escocés en esta prueba.



Jim Clark logró en Silverstone la cuarta victoria consecutiva del Gran Premio británico, al volante de un Lotus-Climax.

EL piloto Jim Clark obtuvo otro triunfo: el Gran Premio británico de Automovilismo, cubriendo la distancia en 2 h 5' 25" 4/10, a un promedio de 180,280 km/h. Guiando un coche Lotus-Climax, cuyo motor, al parecer, funcionó deficientemente durante casi la mitad del recorrido, Clark se colocó en posición imposible de superar entre los aspirantes a conquistar el campeonato mundial de automovilismo de este año.

Al llegar a la meta, Clark había sacado una ventaja de 80 metros al inglés Graham Hill, que conducía un BRM y que marcó un tiempo de 2 h 5' 28" 6/10. Hill batió el récord para el circuito de 4.670 metros, en 1' 32" 2/10 en la última vuelta; la marca anterior era de 1' 33".

Luego de este triunfo, el volante escocés acumuló 36 puntos para el campeonato mundial, por haber obtenido 9 con esta victoria. En el orden de aspirantes, lo seguía Hill, con 23.

Graham Hill hizo un gran esfuerzo para alcanzar a Clark, y fue reduciendo la ventaja de éste en forma paulatina. Faltando una vuelta, sólo estaba a 6" detrás del campeón del mundo de 1963. Pero Clark pudo mantener el margen hasta el final, ganando por 3" 2/10, a pesar de que el motor de su máquina, desde la vuelta número 50, parecía estar fallando. Sin embargo, el jefe del

Guiando un BRM, Graham Hill marcó un tiempo de 2 h 5' 28" 6/10, batiendo, en la última vuelta, el récord para el circuito.



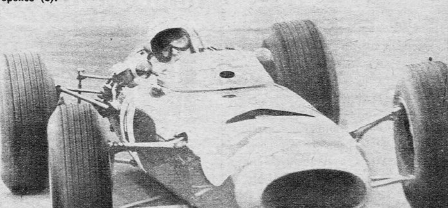
Partida: en la primera línea, Jim Clark (5) y Richie Ginther (11). Más atrás, Graham Hill (3) y Jackie Stewart (4).



Jim Clark sonríe al triunfo y a la tabla de posiciones del Campeonato Mundial de Conductores, donde ya nadie lo alcanza.



John Surtees (1), de Inglaterra, con Ferrari, es seguido por el Lotus-Climax de Mike Spence (6).



Jackie Stewart, de Escocia, con BRM, finalizó el Gran Premio británico en el quinto puesto, cumpliendo el recorrido en 2 h 6' 45".

equipo de la Lotus, Colin Chapman, explicó que lo ocurrido es peculiar en este tipo de motor. Ello no fue óbice para que el mal se agravara y, además, se presentaran problemas en el engranaje de la velocidad o cambios de la máquina.

John Surtees, de Inglaterra, quedó en tercer lugar, con una Ferrari italiana.

LA CLASIFICACIÓN

1º) Jim Clark, de Inglaterra, con Lotus-Climax, en 2 h 5' 25" 4/10 (promedio: 180,280 km/h); 2º) Graham Hill, de Inglaterra, con BRM, en 2 h 5' 28" 6/10; 3º) John Surtees, de Inglaterra, con Ferrari, en 2 h 5' 53"; 4º) Mike Spence, de Inglaterra, con Lotus-Climax, en 2 h 6' 40"; 5º) Jackie Stewart, de Escocia, con BRM, en 2 h 6' 45"; 6º) Dan Gurney, de Estados Unidos, con Brabham-Climax, 2 h 7' 37" 6/10; 7º) Joakin Bonnier, de Suecia, con Brabham-Climax (una vuelta menos); 8º) Frank Garner, de Australia, con Brabham-BRM (dos vueltas menos); 9º) Joseph Siffert, de Suiza, con Brabham-BRM (dos vueltas menos); 10º) Bruce McLaren, de Nueva Zelandia, con Cooper-Climax (tres vueltas menos); 11º) Ian Raby, de Inglaterra, con Brabham-BRM; 12º) Masten Gregory, de Estados Unidos, con BRM; 13º) Richard Atwood, de Inglaterra, con Lotus-BRM; 14º) Jochen Rindt, de Austria, con Cooper-Climax.

GANADORES DEL GRAN PREMIO DESDE 1948

1948	L. Villoresi	Maserati
1949	E. de Graffenreid	Maserati
1950	G. Farina	Alfa Romeo
1951	F. González	Ferrari
1952	A. Ascari	Ferrari
1953	A. Ascari	Ferrari
1954	F. González	Ferrari
1955	S. Moss	Mercedes Benz
1956	J. M. Fangio	Ferrari
1957	C. A. S. Brocks-S. Moss	Vanwall
1958	P. Collins	Ferrari
1959	J. Brabham	Cooper
1960	J. Brabham	Cooper
1961	W. von Trips	Ferrari
1962	J. Clark	Lotus
1963	J. Clark	Lotus-Climax
1964	J. Clark	Lotus-Climax



Dan Gurney, de Estados Unidos, al volante de un Brabham-Climax, ocupó la sexta posición en la clasificación final.

Ginther hizo una hermosa demostración con su Honda, hasta que quedó eliminado por problemas en la inyección.



Impresiones de manejo del

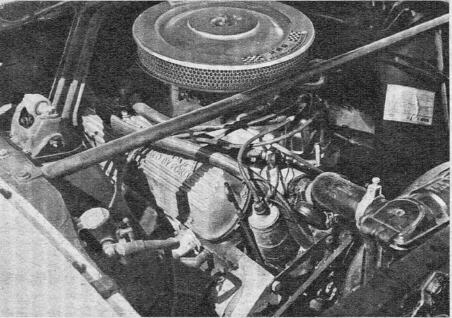
Mustang Shelby

por ETIENNE CORNIL

Desde que Ford participa en las competiciones, el Mustang no necesita una presentación. De una línea personal y arrogante, este modelo se caracteriza por su excepcional "sex appeal". Pero, en realidad, el auto está de acuerdo con las características que se ha fijado la producción estadounidense en el curso de estos últimos años, es decir, un voluminoso y potente motor de ocho cilindros en V, que las características ruteras, poco cultivadas, de este modelo no permiten apreciar en su justo valor. Con el objeto de ofrecer a los usuarios una máquina de alta performance en todo el sentido de la palabra, el especialista americano Carroll Shelby, autor del Cobra, ha puesto a punto una versión especial del Mustang, que se produce actualmente a razón de 150 vehículos por mes, en sus talleres de Los Ángeles. El Mustang Shelby 350 GT —que así se llama— fue tratado en dos versiones, de las cuales la más potente está reservada exclusivamente a aquellos que practican, en forma activa, el automovilismo deportivo. La otra, la "versión calle", se presta a un uso corriente en las rutas, y es con ella que tuvimos ocasión de realizar una prueba, gracias a la amabilidad de Alejandro De Tomaso, que es el feliz propietario de uno de estos "monstruos sagrados" de Carroll Shelby.

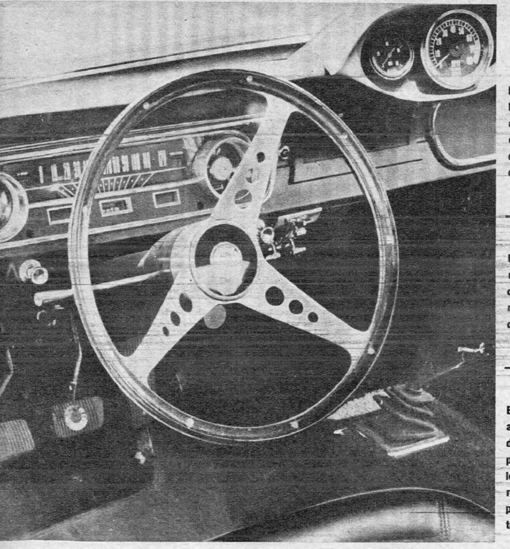
Dos plazas y más de 300 HP

El Shelby 350 GT fue creado partiendo del Cupé Mustang Fastback 2 + 2 plazas, pero, a causa de la reglamentación deportiva de los Estados Unidos, las dos plazas traseras debieron ser suprimidas, lo que permitió colocar una plataforma que soporta la rueda de auxilio y que cubre los puntos de inserción, en la carrocería, de los tensores longitudinales que completan la fijación del puente trasero. Exteriormente, el auto conserva su fisonomía inconfundible, y sólo algunos detalles revelan la intervención de Shelby: la parrilla ha sido simplificada (la "versión Competición" no tiene paragolpes), el eje medio de la carrocería está marcado por una ancha banda azul, en la parte inferior de los costados está estampada la leyenda 350 GT, el capot (de resina estratificada) tiene una toma de aire dinámica, y, en conjunto, el modelo es unos 7 cm más alto que el original, entre otras razones por la adopción de llantas especiales (de aleación liviana), de 15". En el interior, por el contrario, a excepción de la ya mencionada reforma del compartimiento trasero, el habitáculo no ha sufrido muchas modificaciones. La consola del medio ha desaparecido, pero por otra parte el instrumental ha sido completado por un pequeño cuentarrevoluciones electrónico (que ocupa una posición bastante incómoda en el centro del tablero) y se ha adoptado un volante de carrera de diámetro reducido, cuya corona de madera resulta muy útil, porque además de tener un brazo de palanca muy corto, el volante actúa sobre una dirección muy poco desmultiplicada (19:1), lo que requiere a menudo un puño firme.



El compartimiento del motor está cruzado por una gruesa barra, que aumenta la rigidez de la carrocería. Nótese el liviano filtro de aire "High Performance".

En cuanto al motor, se trata siempre del Mustang 4,7 litros de 8 cilindros en V con cinco bancadas de cigüeñal, pero su puesta a punto se ha realizado esta vez según la escuela de los Co-



El Mustang Shelby 350 GT ha mantenido su fisonomía característica, pero una ancha banda azul recorre la carrocería a lo largo de su eje medio.

Un volante deportivo de reducido diámetro y un cuentarrevoluciones electrónico completan el equipo del Mustang Shelby 350 GT.

En la ilustración pueden apreciarse la toma de aire dinámica ubicada en la parte superior del capot y los dos dispositivos de cierre rápido de la tapa, que permiten descubrir el motor rápidamente.



bra, con un colector de admisión de aluminio y un carburador de cuatro cuerpos, con un liviano filtro de aire y conductos de escape de gran sección, que desembocan lateralmente, junto a las ruedas traseras. Los resortes de las válvulas están reforzados y los botadores son mecánicos. La relación de compresión fue llevada a 10,9:1. El cárter de aceite (de aleación liviana) y el radiador de agua tienen una capacidad notablemente mayor. En la "versión calle", el Shelby 350 GT dispone de 306 HP (SAE) a 6.000 rpm (contra los 270 HP de la versión original más potente) y su cupla máxima se eleva a más de 43 kgm (SAE) aproximadamente a 3.400 rpm. La trasmisión también fue modificada, y la caja original Ford cedió su lugar a un grupo Borg-Warner T 10 con cárter de aluminio, de cuatro relaciones hacia adelante, todas sincronizadas. El puente trasero ha incorporado un diferencial autoblocante; su trocha fue aumentada a 1.473 mm, lo mismo que la delantera.

Este tratamiento Shelby, que llevó el peso a seco de 1.310 kg a alrededor de 1.270 kg, fue acompañado por diferentes modificaciones del chasis. Además de una guía más precisa del puente trasero, el tren delantero también fue rediseñado, adoptándose un centro de rolido ligeramente más alto y una gruesa barra de torsión antirrolido de 2,5 cm de sección. Los elásticos originales han sido reemplazados por unos "heavy-duty" más duros; los frenos delanteros fueron sustituidos por discos ventilados Kelsey-Hayes de 28,7 cm de diámetro, mientras que los frenos traseros, a tambor, tienen ahora un diámetro de 25,4 cm y cuentan con zapatas metálicas. Este sistema, muy estudiado, fue complementado con la adopción de grandes neumáticos Goodyear Power Cushion de 7,65 x 15, con carcasa radial, montados sobre llantas de 6" de ancho.

160 km/h en 16 segundos

Desde el primer momento, el Shelby 350 GT revela un carácter muy fuera de lo común. La posición de manejo está bien estudiada y no tiene nada que envidiar a las mejores realizaciones europeas de este tipo. Sin tener la eficacia de los asientos tipo banqueta disponibles en la versión competición, los asientos son anatómicamente adaptables y permiten una conducción bastante ágil. Es de lamentar que el tablero haya conservado su disposición original: la lectura de los cuadrantes es bastante confusa y el cuentarrevoluciones se encuentra fuera del campo visual del conductor. Este último detalle merece ser reconsiderado, ya que la impresionante nerviosidad del motor exige una atención constante; el comando del acelerador es muy directo, y aun con "pie liviano", la aguja del cuentarrevoluciones llegó varias veces a la "zona roja", que comienza a las 6.500 rpm.

Pero es al arrancar cuando el Shelby muestra todo su temperamento. El mando del embrague es bastante directo y de una progresividad notable en un auto de este tipo, ya que a la menor presión sobre el acelerador, el auto sale disparando con un chillido de las ruedas motrices al pasar sobre las irregularidades del camino. Es de destacar el cuidado con que se debe "pisar" a este modelo, ya que a pesar de la acción del diferencial autoblocante, cuando se lo acelera excesivamente, las ruedas motrices comienzan a patinar en medio de una nube de humo azul, hasta que se coloca la segunda, lo que sucede alrededor de 90 km/h con el puente trasero de serie, que tiene una relación de 3,89:1 (a pedido especial se instala un puente más corto de 4,11:1). La cupla del motor es tan imponente, que aun puede hacer patinar las ruedas a 3.000-3.500 rpm. Solamente con el piloto a bordo, hemos logrado una marca de 6,8 seg para la aceleración de 0-100 km. Los 160 km/h fueron superados en 16" justos, y el kilómetro con partida detenida fue cubierto en 27" 1/10, tiempo verdaderamente excepcional, que en Europa no es accesible más que a un pequeño grupo de autos de alta performance con propiedades aerodinámicas mucho más favorables. El poder de aceleración del Shelby 350 GT es de una energía tal que a 5.800 rpm en directa (alrededor de 190 km/h) el auto se "encabrita" con el acelerador a fondo. En el primer momento se tiene la impresión de que las relaciones de la caja se encuentran demasiado cerca una de otra, pero en realidad su escalonamiento es perfecto, y no es más que el extraordinario aumento de revoluciones que crea esta impresión. Las tres primeras relaciones llevan sucesivamente a 90, 130 y 175 km/h. En cuarta registramos una velocidad máxima de 210,5 km/h, limitándonos al régimen máximo autorizado de 6500 rpm, lo que corresponde perfectamente a los 214 km/h indicados por el constructor como velocidad máxima.

Buenas condiciones ruteras

Paralelamente a su imponente poder de aceleración, el Mustang Shelby 350 GT tiene cualidades ruteras muy apreciables, que hacen de su conducción un auténtico placer. Muy estable en línea recta, el auto conserva una excelente estabilidad en las curvas: es subvirante por naturaleza, pero dosificando juiciosamente el acelerador se puede provocar un derrape trasero que es fácilmente controlable gracias al diferencial autoblocante. Aun en las curvas tomadas a gran velocidad, el auto conserva una trayectoria correcta, deslizándose en todo momento sobre las cuatro ruedas, y la inclinación de la carrocería se mantiene siempre dentro de los límites razonables bajo la acción de la fuerza centrífuga. La excelente impresión dejada por el modelo se debe en gran parte a la tenida ejemplar que le confieren los neumáticos Goodyear Power Cushion; aunque un tanto duros, su adherencia al pavimento es irreprochable y llegan a las condiciones límites de adherencia con mucha progresividad.

Gozando de condiciones ruteras muy fuera de lo común, el Mustang Shelby 350 GT en su "versión calle" resulta más un automóvil sport que un modelo de gran turismo, tal como se entienden estos dos términos de este lado del Atlántico. En efecto, aparte de la suavidad y rapidez de su caja de velocidades, que se puede considerar entre las mejores actualmente existentes, tiene un motor de una ductilidad tal que en uso normal no hay ninguna necesidad de salir de la toma directa a partir de las 1.000 rpm. En sus formidables aceleraciones, el motor es siempre muy ruidoso, y sus escapes laterales no son nada discretos. La carrocería está suspendida bastante rígidamente (los amortiguadores son Koni regulables) y cuando los neumáticos están inflados a las presiones indicadas para altas velocidades (2,4-2,6 atmósferas) las irregularidades del camino se sienten notablemente. A pesar de su precisión, la dirección requiere un puño firme en todas las circunstancias y los frenos (pastillas de carrera al frente) también requieren un esfuerzo muscular considerable, pero su eficacia no permite ninguna crítica.

Por ser fácilmente remediables, estos pequeños defectos no disminuyen el mérito de este modelo de altas performances, y es particularmente significativo que un Shelby 350 GT se haya puesto a la venta en los Estados Unidos en 4.250 dólares, lo que representa menos de la mitad del precio de la mayoría de los modelos europeos de performances comparables, en sus respectivos países de origen.

LA BOLSA DEL

AUTOMÓVILES ESTADOUNIDENSES

Marcas y modelos	Año	m$n
BUICK		
Super 4 puertas	1946/47	210.000
Super 4 puertas	1948/49	220.000
Super 4 puertas	1950	255.000
Super 4 puertas	1954	345.000
Super 4 puertas	1956	520.000
Super 4 puertas	1958	590 000
Super 4 puertas	1960	910.000
CADILLAC		
4 puertas	1940	115/140.000
4 puertas	1942	145/165.000
4 puertas	1946	170/190.000
Cupé de Ville	1954	510/550.000
Cupé de Ville	1960	960/990.000
CHEVROLET		
Cupé sedan	1940	245.000
4 puertas	1946/47	345.000
Fleetline	1947	420.000
4 puertas	1951	465.000
Bel Air 6 cil. - c. mec.	1956	590/610.000
Bel Air 8 cil. - c. aut.	1956	575.000
Bel Air 6 cil. - c. mec.	1957	665.000
Bel Air 8 cil. - c. aut.	1957	630.000
Bel Air 6 cil. - c. mec.	1958	765.000
Bel Air 8 cil. - c. aut.	1958	740.000
Impala 6 cil. - c. mec.	1958	955.000
Impala 8 cil. - c. aut.	1958	925.000
Impala 6 cil. - c. mec.	1961	1.200.000
Impala 8 cil. - c. aut.	1961	1.150.000
Impala 6 cil. - c. mec.	1962	1.355.000
Impala 8 cil. - c. aut.	1962	1.250.000
CHRYSLER		
4 puertas 6 cil.	1947	250/280.000
8 cil. - 4 puertas	1950	355.000
Imperial 8 cil.	1959	950.000
DE SOTO		
Fluid Drive 4 puertas	1947	250.000
4 puertas (chico)	1947	275.000
4 puertas	1953	320/350.000
Rural 8 cil. - c. aut.	1954	435.000
DODGE		
4 puertas	1947	230/250.000
4 puertas	1951	310/330.000
FORD		
Cupé convertible	1940	190/215.000
2 puertas	1941/42	200/225.000
4 puertas	1941/42	220/245.000
Cupé sedan	1941/42	300.000
2 puertas	1946/47	300/325.000
4 puertas	1946/47	320/340.000
Cupé sedan	1946/47	400.000
4 puertas	1951	375/390 000
4 puertas	1953	415/435.000
4 puertas	1954	420/445.000
Galaxie 6 cil. - c. mec. - 4 puertas	1960	850.000
Galaxie 8 cil. - c. aut. - 4 puertas	1960	800.000
Galaxie 6 cil. - c. mec. - 4 puertas	1961	960.000
HUDSON		
4 puertas	1946/47	190.000
4 puertas	1948	195/215.000
MERCURY		
4 puertas	1940	230.000
4 puertas	1946/47	315.000
Cupé convertible	1946/47	330.000
Monterrey 2 puertas	1951	365.000
Monterrey 4 puertas	1953	380.000
Monterrey 4 puertas	1956	485.000
Monterrey 4 puertas	1957	520.000
Montclair 4 puertas	1958	535.000
OLDSMOBILE		
Cupé convertible	1946/47	200/230.000
4 puertas	1948/49	215/245.000
4 puertas	1950/51	270/295.000
Cupé sedan	1955	340/355.000
4 puertas	1955	420.000
88 4 puertas	1956	490.000
88 cupé sedan	1956	600/640.000
PLYMOUTH		
4 puertas	1954	400.000
4 puertas	1956	440/460.000
4 puertas	1961	535.000
PONTIAC		
4 puertas	1946/47	220/240.000
4 puertas	1948/49	240/260.000
4 puertas - c. aut.	1951	325/350.000
4 puertas - c. mec.	1951	360.000
STUDEBAKER		
4 puertas	1946/47	180/200.000
4 puertas	1948	225.000

AUTOMÓVILES DE PRODUCCIÓN ARGENTINA

AUTOAR		
Sedan	1956/57	165.000
Sedan	1960	210.000
Rural	1960	205/225.000
BERGANTIN		
4 cil. - 4 puertas	1960	335/350.000
4 cil. - 4 puertas	1961	345/370 000
6 cil. - 4 puertas	1962	385/410.000
CITROEN		
2 CV	1960	245/265.000
2 CV	1961	275/300.000
2 CV	1962	325/350.000
2 CV	1963	345/365.000
2 CV	1964	425/450.000
CHEVROLET		
400	1962	760/780.000
400	1963	825/840.000
400	1964	930/955.000
DE CARLO		
600	1960	175/215.000
700	1960	200/230.000
700	1961	230/250.000
Cupé BMW	1961	305/335.000
700	1962	310/340.000
700	1963	330/350.000
DI TELLA		
1500 4 puertas	1960	510/540.000
1500 4 puertas	1961	560/590.000
1500 4 puertas	1962	600/630.000
1500 4 puertas	1963	640/670.000
1500 4 puertas	1964	700/740.000
Magnette	1964	875.000
Rural Traveller	1964	810.000
DKW		
Cupé sedan	1956	320/360.000
4 puertas	1958	400/420 000
Sedan 1000 4 puertas	1960	450/480 000
Sedan 1000 4 puertas	1961	500/525.000
Sedan 1000 4 puertas	1962	540/560.000
Rural 1000	1962	600.000
Sedan 1000	1963	630.000
Sedan 1000	1964	670.000
Fissore sport	1964	840.000
ESTANCIERA		
IKA	1957	240/265.000
IKA	1958	300/325.000
IKA	1959	330/355.000
IKA	1960	400.000
IKA	1961	450.000
IKA	1962	490/510.000
IKA	1963	540/560.000
IKA	1964	590/610.000
FIAT		
600 2 puertas	1960	280/300.000
1100 4 puertas	1960	400/435.000
750 2 puertas	1961	340/360.000
1100 4 puertas	1961	460/480.000
750 2 puertas	1962	370/390.000

AUTO USADO

Marcas y modelos	Año	m$n
1100 4 puertas	1962	530/550.000
750 2 puertas	1963	410/440.000
1100 4 puertas	1963	580/600.000
1500 Gran clase 4 puert.	1963	680/720.000
750 2 puertas	1964	450/470.000
1500 Gran Clase	1964	750/780.000
Rural Familiar	1964	850.000
FORD		
Falcon 6 cil. - 4 puert.	1962	740/770.000
Falcon 6 cil. - 4 puert.	1963	780/820.000
Falcon 6 cil. - 4 puert.	1964	850.000
GRACIELA		
2 puertas	1957	135/150.000
2 puertas	1958/59	150/180.000
2 puertas	1962	325/340.000
HANSA		
1100 2 puertas	1960/61	300/330.000
1100 rural 2 puertas	1961	320/350.000
HEINKEL		
Microcupé	1958/59	100/105.000
Microcupé	1960/61	115/130.000
ISARD		
300	1958/59	110/140.000
400 2 puertas	1960/61	145/170.000
700 2 puertas	1960/61	275/295.000
700 2 puertas	1962	320/340.000
700 Rural	1962	335/350.000
700 2 puertas	1963	360/380.000
JEEP		
IKA	1957	200/250.000
IKA	1958/59	240/260.000
IKA	1960/61	300/330.000
IKA	1962	350/375.000
KAISER		
Carabela	1958	335/360.000
Carabela	1959	360/380.000
Carabela	1960	450.000
Carabela	1961	485.000
Rambler C. Custom	1962	600/620.000
Rambler C. Country	1962	620/640.000
Rambler Ambass.	1962	680/700.000
Rambler C. Custom	1963	730/755.000
Rambler C. Country	1963	780.000
Rambler Ambass.	1963	800/835.000
Rambler C. Custom	1964	825.000
Rambler C. Country	1964	850.000
Rambler Ambass.	1964	1.000.000
NSU		
Prinz 24 HP	1958	200/220.000
Prinz 34 HP	1960	240/260.000
Prinz 34 HP	1961	285.000
Prinz 34 HP	1962	290/320.000
Prinz 34 HP	1963	335.000
PEUGEOT		
403	1956/57	435/460.000
403	1958/59	485/520.000
403	1960	575 000
403	1961	615.000
403	1962	630/650.000
404	1962	690/710.000
403	1963	725/750.000
404	1963	800/830.000
404 Rural	1963	925.000
403	1964	780/800.000
404	1964	840/870.000
404 Rural	1964	940.000
RENAULT		
Dauphine 4 puertas	1960	280/300.000
Dauphine 4 puertas	1961	300/320.00
Dauphine 4 puertas	1962	340/360.000
Gordini 4 puertas	1962	385/410.000
Dauphine 4 puertas	1963	400/420.000
Gordini 4 puertas	1963	445/470.000
Dauphine 4 puertas	1964	480.000
Gordini 4 puertas	1964	520.000
4 L	1964	445.000

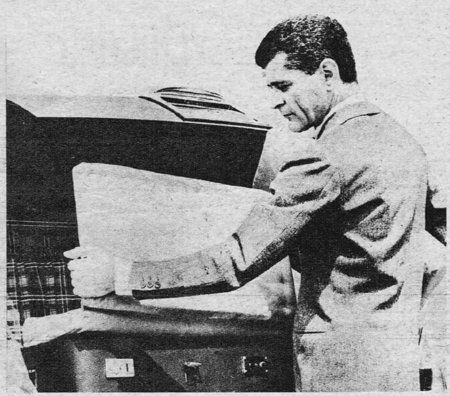
Marcas y modelos	Año	m$n
VALIANT		
I	1962	795/810.000
II	1963	850/875.000
III	1964	950/975.000

AUTOMÓVILES EUROPEOS

Marcas y modelos	Año	m$n
BORGWARD		
Isabella	1956	340/370.000
Isabella	1957	380/400.000
Isabella	1958	430/450.000
Isabella	1960	520.000
CITROEN		
11 ligero	1946/47	200/235.000
2 CV	1958	250.000
FIAT		
1100 4 puertas	1958	310/335.000
600 2 puertas	1958	215/240.000
HILLMAN		
4 puertas	1947	115/130.000
4 puertas	1950	185.000
4 puertas	1956	255/275.000
Rural	1956	275.000
MERCEDES BENZ		
Rural diésel	1953	340/370.000
4 puertas naftero	1953	285/300.000
220 diésel 4 puertas	1953	300/345.000
300 4 puertas	1953	360/385.000
220 S 4 puertas	1959	800/845.000
220 S 4 puertas	1961	1.350.000
220 S 4 puertas	1962	1.700.000
220 S 4 puertas	1963	2.000.000
220 S 4 puertas	1964	2.250.000
OPEL		
Rekord 2 puertas	1956/57	325.000
Rural	1956/57	340.000
Rural	1958	435.000
Rekord 2 puertas	1959	470.000
Rural	1959	515.000
Rekord 2 puertas	1960	490/515.000
Kapitan 4 puertas	1961	510.000
Rekord 2 puertas	1961	600.000
Rural	1961	650.000
Rekord 4 puertas	1961	630.000
SIMCA		
4 puertas	1955	230/260.000
Rural	1955	255.000
Rural	1956	270.000
4 puertas	1958	310/340.000
TAUNUS		
15 M 2 puertas	1956/57	335.000
17 M 4 puertas	1958/59	480.000
17 M rural	1958/59	500.000
17 M 2 puertas	1958/59	460.000
17 M 2 puertas	1960	510.000
17 M 2 puertas	1961	560/580.000
17 M 4 puertas	1961	580/615.000
17 M rural	1961	625.000
17 M 4 puertas	1962	660/685.000
17 M rural	1962	710/735.000
VAUXHALL		
Velox 4 puertas	1951	260/280.000
Cresta 4 cil. - 4 puertas	1958	315.000
Víctor 4 cil. - 4 puertas	1958	355.000
VOLKSWAGEN		
Export 2 puertas	1960	515/530.000
Export 2 puertas	1961	530/555.000
Export 2 puertas	1962	585/615.000
1500 2 puertas	1962	665.000

VIAJAR SOÑANDO







LUEGO de la aparición de los trenes con cuchetas, era lógico que dicha innovación llegara a los automóviles. Las ilustraciones de esta nota muestran una reciente realización, estudiada especialmente para los hombres de negocios o para personas que deben viajar mucho, sin posibilidad de detenerse a descansar. Concebida para ser utilizada en el Lancia Flaminia, esta cómoda cama puede ser guardada en una valija, que cabe perfectamente en el baúl de equipajes del mencionado modelo, y es de fácil montaje. El nuevo invento permite reposar cómodamente durante el viaje, sin peligro de caerse, gracias a un cinturón de seguridad.

RINCÓN DE

En la ciudad de Mendoza, calle Coronel Plaza Nº 72, se recibió un telegrama que decía textualmente: "Lo felicitamos por el triunfo". El destinatario era Hugo Gimeno, brillante ganador, con un Valiant, de la VI Vuelta de Córdoba. Firmaba la felicitación: Comisión de Automovilismo Deportivo de Concesionarios Ford. También se sabe que, con anterioridad, Cupeiro recibió telegramas similares, remitidos por la flamante comisión. El simpático gesto ha sido muy elogiado en el ambiente "tuerca".

• • •

1964 fue un año difícil para la industria automovilística francesa. La disminución de las ventas registrada durante el último trimestre de 1963 (que siguió a un período de franca expansión, durante el cual se registró un incremento del 50 por ciento en sólo dos años) se continuó a lo largo de todo el ejercicio de 1964 y en lo que va de este año. Efectivamente, el total operado en el curso del primer trimestre es bastante inferior al correspondiente al mismo período del año pasado. A pesar de la disminución experimentada por la producción de automóviles de la Régie Renault (alrededor del 21 por ciento) el total de lo operado por dicha firma disminuyó apenas un 3,8 por ciento, gracias al aumento de la venta de tractores y de máquinas herramientas en los distintos mercados mundiales, en los que opera la firma.

• • •

De los 81 coches que participaron en el reciente Rally Internacional de Ginebra, sólo 31 completaron el recorrido. En el primer puesto se clasificó un Ford Taunus 12 M cupé, piloteado por el equipo Burckhardt-Hubert, seguido por un Ford Cortina Lotus y un Cortina GT, lo que demuestra el importante lugar que ocupan los Ford dentro de los automóviles de turismo europeos.

• • •

Los distribuidores de la BMC en Holanda solicitaron con urgencia otros 1.187 vehículos —por un valor de medio millón de libras esterlinas, aproximadamente— para hacer frente al aumento de pedidos. Las ventas de la BMC en este país superaron ya en un 60 % las del año pasado. Los modelos solicitados (Mini, 1100 y MGB sport) serán consignados antes de fines de julio.

• • •

El ministro irlandés de Industrias inauguró un establecimiento destinado al montaje de los motores construidos por la Fiat de Irlanda. En el discurso que pronunció durante el acto de inauguración, el ministro manifestó que su gobierno se encuentra muy orgulloso de que, de las 25 plantas que la Fiat tiene en todo el mundo, la de Irlanda haya sido la primera elegida para montar el modelo 850, fuera de los establecimientos de Turín.

• • •

Recientemente se inauguró en Mónaco de Baviera la primera Muestra Mundial del Tránsito. En una completa reseña histórica, se exhiben a los visitantes las distintas soluciones adoptadas por el hombre, desde el año 3500 a. C. hasta el presente. También se exponen maquetas en escala de las centrales de control de tránsito que cuentan con circuitos cerrados de televisión, radar y otros adelantos de reciente aparición.

• • •

Según un informe dado a conocer por la Asociación de Fábricas de Automotores (ADEFA), de los 142.103 automóviles patentados en la ciudad de Buenos Aires hasta el año pasado, 57.707 (40,6 % del total) tienen de 1 a 5 años de antigüedad. Los restantes se agrupan como sigue: 24.230 (17 %) de 6 a 10 años; 12.025 (8,5 %) de 11 a 15 años; 19.282 (13,6 %) de 16 a 20 años; 14.904 (10,5 %) de 21 a 25 años y 13.995 (9,8 %) más de 25 años.

• • •

La Ford Motor Argentina SA acaba de recibir la "Placa de Mérito", distinción concedida anualmente por el Consejo Interamericano de Seguridad, con asiento en Nueva York, a la empresa que más se ha destacado en el curso del año en materia de prevención de

CARRERAS DE LA SEMANA

PRUEBAS NACIONALES

1º de agosto - Auto Moto Club Chacabuco - Chacabuco - carretera (TC).

TC = Turismo de Carretera Fórmula "B"
TM = Turismo Mejorado
MN = Mecánica Nacional Fórmulas 1 y 2

PRUEBAS INTERNACIONALES

Pruebas de velocidad

1º de agosto - CMC - Alemania - Gran Premio de Alemania (1).

Pruebas de regularidad

5-7 de agosto - CER - Polonia - Rally de Polonia.

CMC = Campeonato del Mundo de Conductores (Fórmula 1)
CMM = Campeonato del Mundo de Marcas (automóviles de Gran Turismo)
TP = Trofeos Internacionales de Prototipos
CEM = Campeonato de Europa de Montaña
CER = Campeonato de Europa de Rallies
CEAT = Challenge Europeo de Autos de Turismo
C = Automóviles de Carrera
FT = Fórmula de Carrera de Tasmania (hasta 2.500 cc)
1 = Fórmula 1
2 = Fórmula 2
3 = Fórmula 3
S = Automóviles Sport
PT = Prototipos
GT = Automóviles de Gran Turismo:
I (hasta 1.300 cc)
II (hasta 2.000 cc)
III (más de 2.000 cc)
T = Automóviles de Turismo

TUERCAS

Noticiero confidencial

LA IGLESIA FRANCESA Y LOS ACCIDENTES

El considerable aumento de accidentes ocasionados por automóviles preocupa seriamente a los franceses, y la Iglesia de ese país —por intermedio de sus obispos— se dirigió a los católicos propietarios de automóviles, recordándoles sus deberes. Así, monseñor Delarue publicó en el periódico "La Semana Religiosa" cinco mandamientos del automovilista, que dicen:
"1) Si alguien, cuando estás frente a la luz verde, te incita a correr en el momento de arrancar, déjalo ir adelante hasta el semáforo siguiente.
2) A quien te discuta el orden de preferencia en el estacionamiento, déjalo ocupar el lugar que te birló.
3) Si alguien intenta imprudentemente pasarte, disminuye la velocidad y déjalo pasar.
4) Cede el paso a quien te hace sonar la bocina y no te impacientes ante quien realiza una maniobra que te molesta.
5) Ama también a quien conduce peligrosamente y no le provoques, antes bien hazle ver cómo se guía, con modos caritativos y atentos hacia el prójimo."
Como se ve son preceptos evangélicos que la Iglesia francesa ha adaptado al automovilismo: "amad al prójimo como a ti mismo" y "si te golpean en una mejilla ofrece la otra a tu agresor". También monseñor Gaudel, obispo de Tolón, ha sostenido que en las circunstancias actuales, las violaciones graves al Código de Tránsito pueden constituir hasta un pecado mortal para los católicos.

accidentes. La inscripción grabada en la placa señala que se ha concedido "por los destacados esfuerzos realizados, con tanto altruismo, para la preservación de vidas y propiedades en la causa de la Seguridad".

• • •

Una delegación de cuatro soviéticos, especialistas en automóviles, arribó recientemente a Londres para realizar un viaje de estudios por Gran Bretaña. El viaje fue preparado por el grupo Rootes, a pedido de la embajada de la Unión Soviética en Londres. La delegación está encabezada por el ingeniero V. A. Anufriev, jefe del Instituto Soviético de Investigaciones Automovilísticas.
Los ingenieros soviéticos realizarán una serie de visitas a los distintos centros de investigación británicos, para estudiar las técnicas más avanzadas utilizadas por las fábricas inglesas.

La empresa Nueva Monta Quijano S.A. está construyendo en Santander, España, una planta en la que se fabricarán totalmente automóviles y vehículos comerciales livianos BMC. Esta será la segunda planta fuera de Gran Bretaña donde se construirán los "Mini". La otra está ubicada en Australia. Existen en cambio plantas de montaje de este modelo en ocho países: Bélgica, Chile, Holanda, Nueva Zelandia, Filipinas, Portugal, Sudáfrica y Rhodesia del Sur.
La nueva fábrica española comenzará a producir coches "Mini" en 1966, habiéndose iniciado ya el estudio de la posibilidad de producir también los BMC 1000.

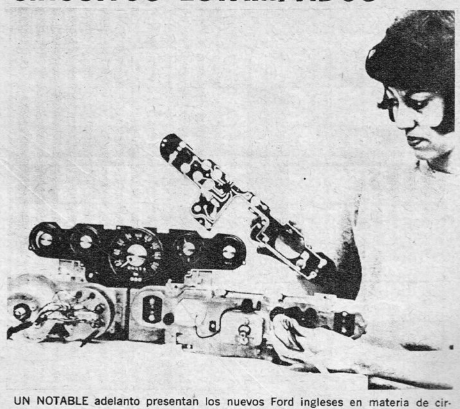
• • •

Según un anuncio del ministro de Comercio de Japón, la importación a ese país de automóviles de turismo, fabricados en cualquier parte del mundo, será libre a partir del 1° de setiembre.



En el concurso de elegancia de automóviles realizado recientemente en Taormina, el carrocero Vignale participó con seis modelos: el Fiat 1300 S cupé, el Fiat 850 S berlina, el Fiat 850 S cupé, el Fiat 850 S cupé "lusso", el Fiat 850 S spider y el Fiat 850 S spider "lusso". Los seis modelos fueron presentados por primera vez en el último Salón del Automóvil de Turín, donde obtuvieron un notable suceso. En la ilustración se ve el cupé Fiat 1300 S, única versión especial de la berlina producida por la gran fábrica italiana. La línea del auto es muy aerodinámica y desarrolla 85 HP a 5500 rpm, frente a los 78 HP del modelo original. La velocidad máxima es de 165 km/h.

CIRCUITOS ESTAMPADOS

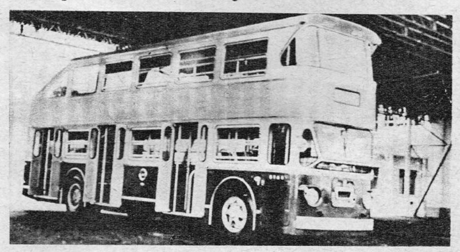


UN NOTABLE adelanto presentan los nuevos Ford ingleses en materia de circuitos eléctricos. Los circuitos convencionales han sido remplazados por otros impresos, que, además de resultar más prácticos por haber eliminado la confusa madeja de cables, ofrecen un mayor margen de seguridad en caso de accidente y facilitan las reparaciones. Estos novedosos elementos son aplicados en todo el instrumental de los Ford, que consta de cuentakilómetros, taquímetro, cuentarrevoluciones y varios manómetros.

BUJÍAS PLATINADAS

LA CONSTRUCCIÓN de motores de características cada vez más refinadas y, en consecuencia, de potencia específica cada vez mayor, ha llevado a un gran desarrollo en el campo de la fabricación de bujías. Los altos valores térmicos alcanzados por los motores actuales hacen necesario mejorar la refrigeración de aquellas partes del motor que se encuentran en contacto directo con las cámaras de combustión, como las válvulas y las bujías. Además, debe tenerse en cuenta que las temperaturas dentro de la cámara distan mucho de ser uniformes. La bujía es uno de los órganos más delicados del motor. Sabiendo de su importancia es que se han fabricado recientemente bujías con puntas de platino, metal que demostró ser muy resistente a las altas temperaturas. La elevada temperatura de fusión del platino (alrededor de 1.750° C) hace innecesario regular periódicamente la distancia entre los electrodos. También se elimina el fenómeno de autoencendido, que se manifiesta, con las bujías normales, a los 880° C, mientras que en una bujía con electrodos de platino recién aparece a los 1.000° C.
En síntesis, este nuevo tipo de bujía amplía el campo de utilización térmica del motor, adaptándose perfectamente a las exigencias del uso urbano.

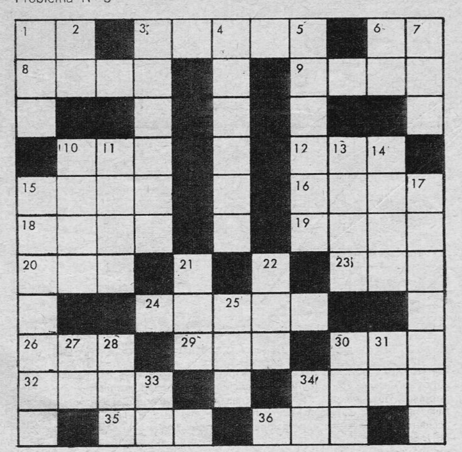
Campeón del trasporte colectivo



OCHENTA VEHÍCULOS de las más importantes casas constructoras europeas —francesas, inglesas, alemanas, holandesas e italianas— participaron recientemente en la "XIV Semana Internacional del Autobús", celebrada en Niza. El "Gran Premio de Honor" fue concedido al autobús urbano de la ilustración. Se trata de un vehículo de dos pisos, realizado en aleación liviana por la Azienda IRI-Finmeccanica AERFER, del cual se encuentran ya en circulación varias unidades en Roma, Nápoles, Palermo, Verona y Florencia.

CRUCIGRAMA TUERCA

Problema Nº 3



HORIZONTALES

1. Nombre de una letra. - 3. Automóvil americano. - 6. Forma del pronombre de tercera persona, singular. - 8. Moke. - 9. Nombre de una empresa argentina de automotores. - 10. Fuerza Aérea Británica. - 12. Automóvil Club Argentino. - 15. Marca italiana de motos y motonetas. - 16. Marca de una motocicleta argentina. - 18. Que niega la existencia de Dios (fem.). - 19. Novillo menor de dos años. - 20. Signo de la adición. - 23. Primera, vigésimaprimera y vigésimaquinta letra del abecedario. - 24. Apellido del vencedor en el gran premio de Italia en 1963 y campeón del mundo del mismo año. - 26. Fardo, paquete. - 29. Parte del cuerpo de algunos animales que les sirve para volar. - 30. Auto en inglés. - 32. Nombre de una letra (Pl.). - 34. Fije la vista en algo. - 35. Asociación Argentina de Volantes. - 36. Touring Club Argentino.

VERTICALES

1. Iniciales de la fábrica inglesa productora del Austin, Morris, etc. - 2. Marca de cerámica de Florencia del siglo XV. - 3. Siglas de la empresa que produce el Rastrojero. - 4. Automóvil americano. - 5. Nombre que se le da al cuarto tiempo del motor, en un motor con ciclo de cuatro tiempos. - 6. Nota musical. - 7. Nombre de una letra. - 10. Camino, itinerario, derrota. - 11. Del verbo amar. - 13. Sacerdote que tiene a su cargo una parroquia. - 14. Querer, apreciar. - 15. Producto IKA. - 17. Apellido de nuestro corresponsal en EE.UU. - 21. Onda que se forma en la superficie de las aguas. - 22. Labra la tierra. - 25. Yerno de Mahoma. - 27. Prefijo privativo que indica supresión o negación. - 28. Organización de Estados Americanos. - 30. Abreviatura de compañía. - 31. Terminación verbal. - 33. Sociedad anónima. - 34. Mil cien en números romanos.

La solución en el próximo número

SOLUCION DEL PROBLEMA Nº 2

			M				A			
P		T	O	S		T	U	L		G
L		A	R	A		A	T	A		R
Y		U	R	A		R	O	N		A
M		N	I	B		A	A	C		C
O		U	S		C		R	I		I
U	D	S		M	I	O		A	L	E
T	C		B	I	E	L	A		A	L
H		B	O	N	N	I	E	R		A
	M	A	N	I		A	R	O	S	
C	A	R	O				O	I	D	O

INYECCIÓN DE COMBUSTIBLE

Como muchas otras fábricas de automóviles europeas, la Lancia está estudiando la posibilidad de remplazar los carburadores por un sistema de inyección de combustible. El sistema que tienen actualmente en consideración es el Kugelfischer, utilizado por la Peugeot en algunos de sus modelos de serie. Los ensayos se han realizado hasta ahora en un Flavia 1800. Con la adopción de la inyección de combustible, los técnicos de la Lancia esperan poder aumentar la potencia máxima del auto de 92 a 102 HP (CUNA).

AUTOMUNDO y LA LEY

PÓLIZA DE SEGURO DEL AUTOMOTOR



Por: **José María Gastaldi**, abogado, secretario de la Justicia del Crimen, y **Roberto Fonseca**, abogado, asesor en materia de seguros.

Es posible que usted, propietario de un automóvil, en un acto de previsión, lo haya asegurado contra todo riesgo que su uso pueda acarrearle. Para ello, al concurrir a una entidad aseguradora habrá suscripto la correspondiente solicitud, la cual, una vez aceptada por la compañía, constituye el contrato de seguro.

La póliza puede dividirse en dos grandes secciones: cláusulas generales y particulares. Las primeras establecen las obligaciones de ambas partes en el caso de que se produzcan las situaciones que allí se detallan; las segundas hablan de las coberturas contratadas individualmente por el beneficiario, ya sea contra todo riesgo o contra algunos de los que se enumeran en las cláusulas generales.

La imposibilidad de discutir estas últimas cláusulas, que aparecen en todas las pólizas, así como otras especificaciones que se detallan en letras pequeñas, hace que el asegurado no lea con detenimiento los alcances de su contrato, especialmente en lo que se refiere a los riesgos cubiertos, y ello puede, en determinados casos, **ocasionar desagradables sorpresas.**

El texto de toda póliza está aprobado por la Superintendencia de Seguros de la Nación, y redactado conforme a cláusulas de aplicación en toda entidad que se dedique al negocio de seguros.

Nuestro propósito es hacer conocer a los beneficiarios los riesgos amparados por los contratos en general. Los rubros que se indemnizan son:

a) **responsabilidad civil hacia terceros no trasportados;**
b) **daños al vehículo;**
c) **robo o hurto del vehículo.**

A los que se agrega, en caso de vehículos de trasporte:

d) responsabilidad civil hacia terceros trasportados.

a) Responsabilidad civil hacia terceros no trasportados

Abarca dos rubros:

1) daños corporales y muerte;
2) daños materiales.

Veremos cómo funciona. Pongamos un ejemplo: el asegurado, o la persona que conduce el vehículo **con su autorización,** embiste a otro rodado, le ocasiona daños y, además, lesiona o causa la muerte de alguna persona que viajaba en el **vehículo embestido.**

El seguro responderá hasta la suma que se fijó en la póliza en el rubro respectivo, pagando los gastos de reparación del vehículo ajeno y las indemnizaciones que correspondan por la muerte o lesiones de la o las personas que viajaban en él (en caso de que se atropelle a un peatón, sucede lo mismo: el seguro responde de las indemnizaciones por su muerte o lesiones, siempre, como máximo, hasta la suma contratada).

b) Daños al vehículo (del asegurado)

Comprende:

1) pérdida parcial;
2) pérdida total.

La diferencia entre ambos supuestos se advierte fácilmente, pero es conveniente establecer una cláusula adicional, en el sentido de que si la pérdida parcial equivale a un alto porcentaje (80 %, por ejemplo) de la suma asegurada, se considere como pérdida total, con opción para el asegurado de considerarla como pérdida parcial. Vale decir que, en caso de que el siniestro represente el 80 % o más del valor asegurado, el propietario podrá optar entre percibir el total de la suma asegurada —perdiendo, en favor de la compañía, los restos del vehículo—, o quedarse con éstos y recibir sólo el 80 % de aquella cantidad.

Cuando el valor de la reparación de la pérdida parcial sea igual o supere la cantidad fijada como indemnización para pérdida total, se aplicarán las disposiciones de la póliza relativas a esta última. En este rubro conviene recalcar, también, que algunas compañías o entidades aseguradoras **no incluyen,** en la póliza, la responsabilidad por los daños sufridos por el propio automotor, o no incluyen lo referente a pérdida parcial. Quiere decir que, en esos casos, si sucede un choque, los gastos de reparación del propio vehículo corren **por cuenta exclusiva** del propietario —salvo, claro está, que choque con otro vehículo asegurado, cuyo seguro comprenda, como generalmente sucede, el rubro a)—. Conviene, entonces, prestar mucha atención y preguntar si el rubro está incluido.

Es norma muy usual establecer una "franquicia" en favor de la compañía, para la indemnización de los daños sufridos por el rodado asegurado. Es una limitación a la responsabilidad del asegurador, que habitualmente funciona así: se establece una suma mínima para reparación de daños, que queda a cargo del propio asegurado, y el excedente, en caso de existir, es reembolsado por la casa aseguradora. Por ejemplo, el asegurado contrató una "franquicia" de 5.000 pesos; choca y ocasiona daños a su vehículo, cuya reparación insume 4.900 pesos: la compañía no le debe pagar nada; el arreglo corre por cuenta del asegurado; si la reparación cuesta 10.000 pesos, el beneficiario deberá pagar igualmente 5.000 pesos ("franquicia"), pero el resto lo abonará la compañía. En consecuencia, es muy importante dejar bien aclarado el monto de la "franquicia".

Por último, cabe recordar que, respecto a este rubro, las pólizas fijan una serie de siniestros, por los cuales no responderá la casa aseguradora (granizo, siniestros en ocasión de tumultos, huelgas, motines, etc.). Para cubrir tales riesgos es necesario incluirlos expresamente, dejando sin efecto las cláusulas generales mediante una cláusula particular y abonar, lógicamente, una prima adicional, que será de poca importancia y que, por tanto, conviene hacerlo.

(Continúa en el próximo número)

Impreso en Fabril - Julio de 1965
Industria Argentina

AUTOMUNDO. Publicación semanal ilustrada. Publicada por Editorial Codex S. A., Bolivar 578, Buenos Aires. Director: Nicolás J. Gibelli.

Distribuidores: ARGENTINA, Distribuidora Universal S.R.L., Herrera 513, Buenos Aires. URUGUAY, Dist. Paysandú S. A., Avda. Ingeniero Luis P. Ponce 1432, Montevideo. CHILE, Publichile S. A., Manuel Rodriguez 866, Santiago.

Correo Argentino C. y Suc. 3-27-34 y 60 (B)

Tarifa Reducida Nº 7.719

Franqueo a Pagar Cuenta Nº 443

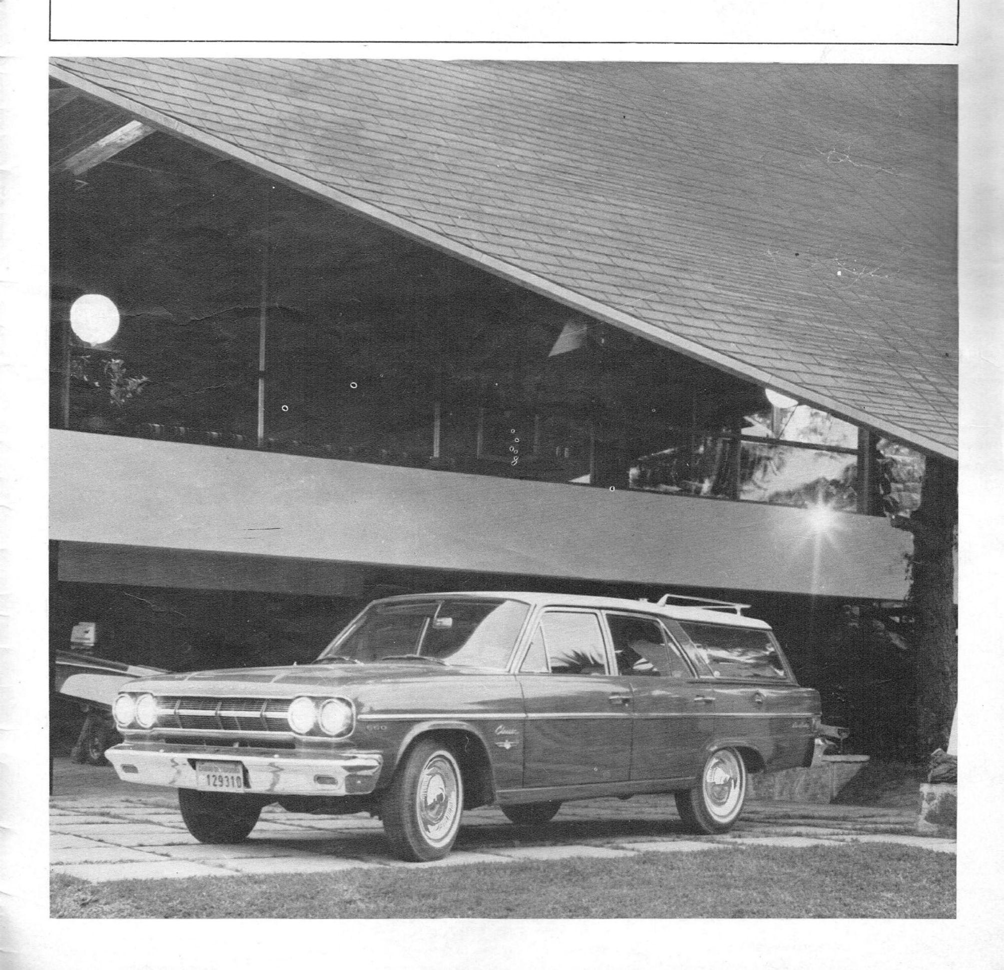
NUCLEO

RAMBLER CROSS COUNTRY

una nueva dimensión del confort familiar!

Las excepcionales cualidades de potencia, amplitud y confort que identifican al nuevo Rambler Classic Cross Country, superan ampliamente las ventajas ofrecidas hasta hoy por vehículos de su tipo. Una línea totalmente nueva y una exquisita gama de colores exteriores, en una nueva pintura esmaltada, anticipan las lujosas innovaciones interiores: suntuosos tapizados, en modernos tonos combinados; mayor amplitud interior, en largo y en ancho, para más pasajeros y equipaje; elegante tablero de instrumentos, antirreflectivo, y asientos delanteros individuales, reclinables en cinco posiciones. Fabuloso motor Tornado - Jet de 145 HP. y, como siempre, amplio portaequipaje superior y compartimiento para objetos de valor, sin costo adicional. Y culminando estas ventajas, aire acondicionado y vidrios matizados, así como frenos y dirección de potencia, como equipos opcionales.

Producto de calidad de Industrias Kaiser Argentina - Miembro de ADEFA



ESTUDIO "A"

¡Música! ¡Canciones! ¡Danzas! La alegría de un brillante espectáculo, creado a la manera de las grandes producciones norteamericanas, llega con su espectacular fascinación para alegría de los televidentes.

MARIANO MORES

uno de los máximos exponentes de la música americana, al frente de su gran orquesta.

ALBA SOLIS

en interpretaciones de gran jerarquía.

HUGO MARCEL,

y la graciosísima actuación del simpático cómico.

GOGO ANDREU

son las atracciones de este nuevo favorito del público porteño.

Lunes 21.30
CANAL 13

